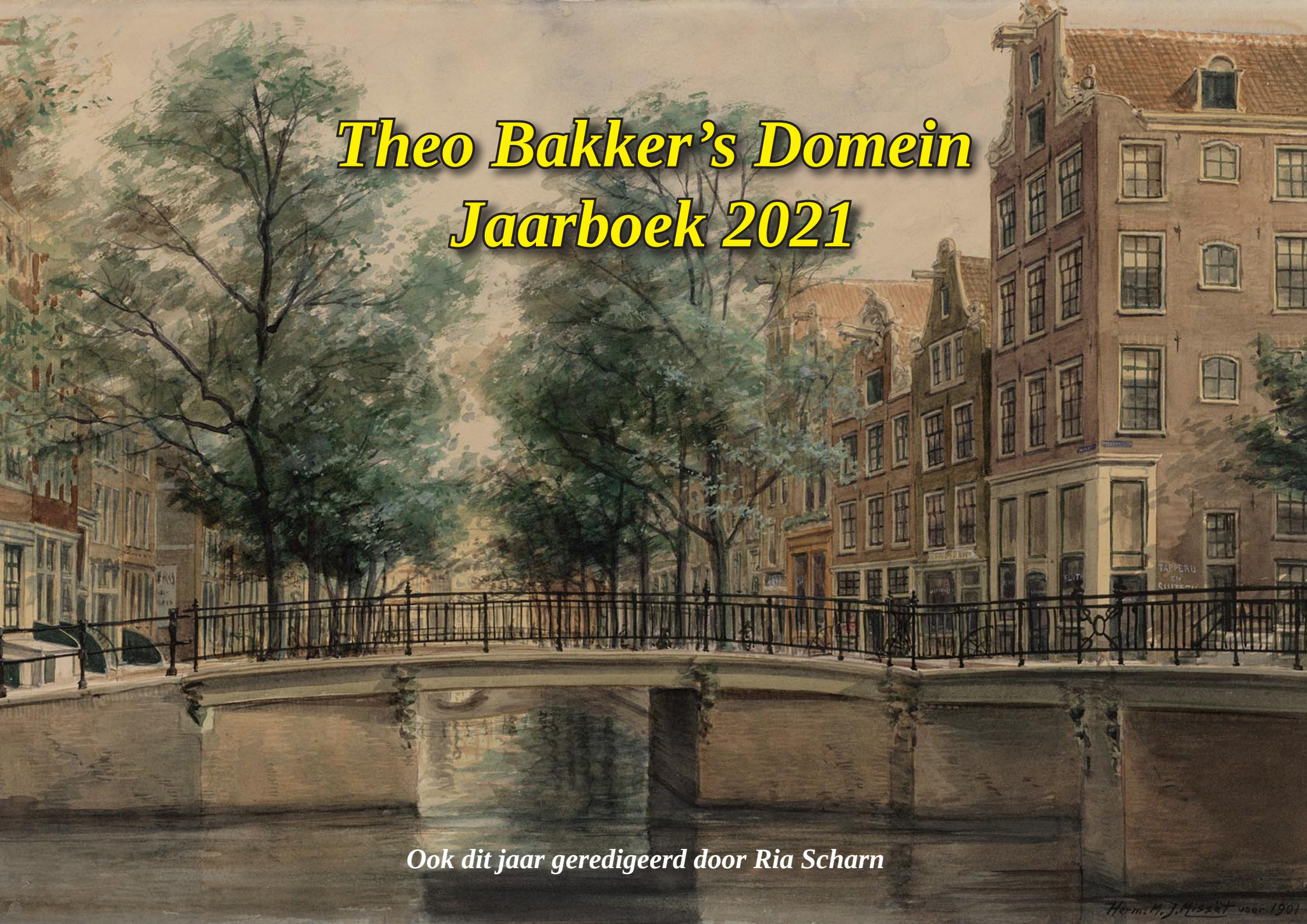




Theo Bakker's Domein Jaarboek 2021

Ook dit jaar geredigeerd door Ria Scharn

Het jaarboek 2021 bevat ook deze keer weer de o.i. beste artikelen in het wekelijkse magazine van dat jaar in Theo Bakker's Domein. Veel aandacht is geschonken aan de illustratie van de artikelen. Ze zijn allemaal hertaald door Ria Scharn. Klinkt u de miniatuurpagina's hieronder om ze te lezen.



In 1668 kreeg Jan van der Heyden octrooi op een verbeterde straatlantaarn en werd door Amsterdam benoemd tot directeur van de stadsverlichting. In de jaren erna plaatste hij meer dan 2500 lantaarns in de stad.



Onder invloed van enkele wereldtentoonstellingen en een toenemend toerisme moest er hoognodig iets gedaan worden aan de kwaliteit van logementen in de stad. Door steeds hogere eisen van gasten ontwikkelde zich het luxe-hotel.



Tot de Eerste Uitleg lag de Lastage, het scheepsbouwkwartier, buiten de stadsmuren en was meer dan kwetsbaar voor vijandelijke overvallen van Utrecht en Gelre. De ondernemers in de Lastage o.l.v. Cornelis Boom eisten van de stad meer bescherming.



Door ad-hoc beslissingen van het stadsbestuur verliep de wording van het Reguliersplein bepaald chaotisch. Het gevolg was dat eeuwenlang er steeds dingen wijzigden in het gebruik van het plein om uiteindelijk eind 19de eeuw zijn definitieve vorm te krijgen



Een markant gebouw aan het Damrak is De Utrecht, een kantoorgebouw van Levensverzekeringmaatschappij Utrecht. Twee piepjonge architecten kregen deze eervolle opdracht en zetten een “amerikaans” bouwwerk neer dat de vader van een van hen zou bouwen.



Op de Herenmarkt kwam een vleeshal te staan, tegelijk wachthuis van de schutterij; een gebruikelijke combinatie. Door het plotselinge succes van de WIC gaf men hen de vleeshal als kantoor. Toen ging de WIC bijna failliet en lees wat er daarna allemaal gebeurde met het huis.



De eerste koning van Nederland? Willem I? Mis! In 1806 decreeteerde Napoleon dat de Nederlanden een koninkrijk werden onder zijn broer Lodewijk Napoleon. Die deed het té goed voor de bevolking en minder goed voor zijn broer. Napoleon zette hem weer af.



Vreemde naam! Wat heeft een hekje met deze locatie te maken? En wat een bijzondere plek. Het wemelde hier van zeevaarders en nieuwsgierige stedelingen. Lees hier wat het “hekje” zou kunnen betekenen.



Veruit de omvangrijkste artikelenreeks in 2021 behandelde de schuilkerken in de stad na de Alteratie van 1578. Het waren allemaal godshuizen van niet-getolereerde geloofsrichtingen. Het werd zó omvangrijk dat het een apart document is geworden.

The background of the page is a reproduction of a Dutch painting, likely by Jan van der Heyden, depicting a canal scene. In the foreground, a calm canal reflects the sky and the surrounding architecture. Two small boats are visible: one on the left carrying several large barrels, and another in the center with a person. The middle ground is filled with lush, mature trees that line the canal. Behind the trees, a row of multi-story buildings with characteristic Dutch architectural features like gabled roofs and numerous windows is visible. In the background, a church with a prominent dome and spire rises above the rooftops. The sky is filled with soft, white clouds.

de straatlantaarns van Jan van der Heyden

De afbeeldingen in dit boekje komen uit de Beeldbank van het Stadsarchief Amsterdam, tenzij anders aangegeven

Als we de geschiedenis van Amsterdam beschrijven, mag zeker Jan van der Heijden niet ontbreken in de lijst van belangrijke Amsterdammers. Dit veelzijdige wonderkind heeft grote invloed uitgeoefend op de inrichting van het 17de-eeuwse Amsterdam en ook in de eeuwen daarna.

Jan van der Heijden kwam oorspronkelijk niet uit Amsterdam, maar werd in 1637 in Gorkum geboren als één van de acht kinderen uit het gezin van Jan Goris Claeszoonsz van Bommel. Toen hij 9 jaar oud was, verhuisde het gezin naar Amsterdam waar vader in



1950 werd ingeschreven als makelaar in graan, maar hij overleed echter al in 1951. In 1656 werd Jan door de doop opgenomen in de Doopsgezinde Gemeente Bij 't Lam (de Vlamingen).

*Rechtsboven:
Concept van de verbeterde
stadslantaarn waarop Jan van
der Heyden patent kreeg en
een aanstelling als directeur
van de stadsverlichting in
Amsterdam (SAA)*

*Links:
Portret Jan van der Heyden
door Jacob Houbraken (Rijks-
museum)*

Jans oudste broer Goris had een spiegelwinkel op de Dam en daar ging Jan als hulpje aan de slag en werd er tevens opgeleid tot glaszilder. Op 7 juli 1652, toen vijftien jaar oud, was hij getuige van de grote brand in het oude stadhuis op de Dam, dat hierdoor redeloos verloren ging. De bestrijding van de brand gebeurde nog met leren blusemmers die, met water gevuld, door een lange rij mensen doorgegeven werden naar het brandende stadhuis. Deze gebeurtenis zou grote invloed hebben op zijn leven als schilder en met name op dat als uitvinder.



Op 26 juni 1661 trad hij in het huwelijk met de 5 jaar oudere Sara Terhiel uit Utrecht en gaf bij die gelegenheid aan schilder van beroep te zijn. De uit dit huwelijk geboren zoons Jan de Jonge en Samuel traden later in de voetsporen van hun vader als directeur brandbestrijding. Jan de Jonge had het technische inzicht van zijn vader geërfd en zette enkele waterstaatkundige ontwerpen op zijn naam, zoals de kustbescherming van de Diemer Zeedijk.

In 1679 kocht Jan van der Heijden een terrein aan de Koestraat en liet daar een huis en een fabriek bouwen. Vanaf 1681 woonde de familie daar in de Koestraat op nummer 5, naast de brandspuiten-fabriek. Tegenwoordig is dat adres voorzien van een gevelsteen die



deze beroemde bewoner herdenkt.

Jan van der Heijden (1637-1712) wordt vaak 'uitvinder' genoemd maar dat is in de regel onterecht. Hij had een geweldig inzicht in natuurkundige processen en wist die in de praktijk toe te passen. Samen met zijn broer Nicolaes verbeterde hij enkele reeds bestaande toestellen of voorwerpen zodanig dat er een revolutionair nieuw concept ontstond. Zo kwamen de broers met een innovatie van de stadslantaarn en in 1677 kregen ze een octrooi voor de slangenbrandspuit. Deze nieuwe brandspuiten werden in de fabriek in de

Boven: Koestraat 5, de brandspuitenfabriek van Jan van der Heyden, waar de familie naast woonde

Rechts: De verbeterde brandspuit van Jan van der Heyden tijdens een inzet

Koestraat geproduceerd. Daarnaast werkte Jan van der Heijden aan ontwerpen voor baggermolens, schepraderen, de scheepskameel en vuurbakens. Bovendien bekleedde hij verschillende ambtelijke functies als opzichter (straatverlichting, brandbeveiliging).

Zijn belangrijkste daad, de verbetering van de brandspuit, verrichtte hij samen met zijn broer Nicolaes. Er bestonden al brandspuiten met gering effect door de niet constante straal. De eerste demonstraties met het toestel van Jan van der Heijden volgden in 1672 en vijf jaar later kreeg hij octrooi op zijn brandspuit. De verbetering betrof het dubbelwerkend maken van de pomp, waardoor een doorlopend krachtige straal mogelijk werd. Dat verkreeg Van der



Heijden door toepassing van een 'luchthelm' of 'windketel'. In heel Europa was grote belangstelling voor dit toestel en Van der Heijden zette een fabriek op voor serieproductie. Hij had halverwege het traject de brandslang zelf verbeterd omdat de linnen slangen de grotere druk niet weerstonden en scheurden. Er werden nu slangen van leer vervaardigd en ook daarvoor werd een fabriek opgezet. Dat ook Van der Heijdens producten konden worden verbeterd bleek in 1780 toen er brandslangen van geweven hennep werden geïntroduceerd.

Een volgende verbetering waarvoor hij alom geroemd wordt, betreft de straatverlichting. Ook die bestond al langer, maar met matig resultaat. De bestaande ronde lampen hadden een lichtdoorlatend deel van dunne stroken been.

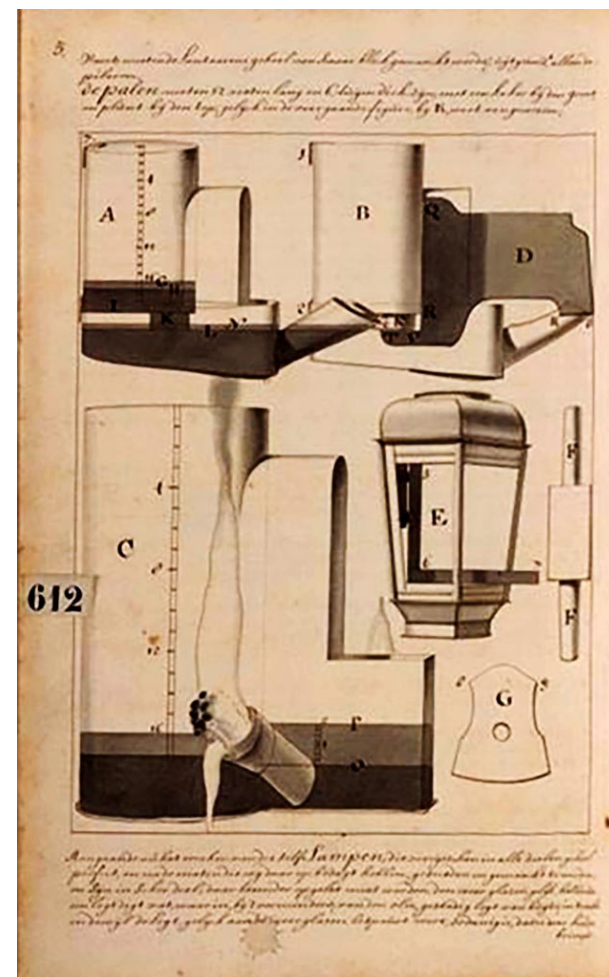
De effectiviteit werd nadelig beïnvloed door de walmende olielampen. Door nauwkeurige bestudering van natuurkundige processen vond Jan van der Heijden een oplossing voor de problemen. Hij paste een reservoir toe dat genoeg inhoud had voor desnoods een lan-



Rechtsboven: Concept van de verbeterde stadslantaarn waarop Jan van der Heyden patent kreeg en een aanstelling als directeur van de stadsverlichting in Amsterdam (SAA)

Links: Ontwerpschets van de verbeterde 'lamp-lantaarn' (1675) (Rijksmuseum)

ge winternacht en een luchtcirculatie-systeem waardoor de walm effectief werd afgevoerd door de 'snuiver', het schoorsteentje bovenop. Dat kreeg hij voor elkaar door een luchttoevoer via de bodem waardoor een opstijgende luchtbeweging in het lamphuis ontstond. De lichtdoorlatendheid verbeterde hij door glas toe te passen in een frame van dunne metalen spijlen. Eén zijde was als deurtje uitgevoerd om de lamp te kunnen ontsteken en navullen. De vorm verbeterde hij door een taps toelopend huis met smalle onderzijde en een bredere bovenzijde, waardoor er zo min mogelijk schaduw naar beneden viel. Jan van der Heijden stapte in 1668 met zijn nieuwe lantaarn naar het stadsbestuur en werd het jaar erop benoemd tot opzichter en directeur der "by nacht liggende lantarens". Hij had gehoopt de totale stadsverlichting te kunnen pachten, maar zover wilde de stad niet gaan.





Hij was niet tevreden met alleen een goedwerkende lantaarn maar berekende ook op welke afstand van elkaar ze geplaatst moesten worden. Dit alles legde hij vast in zijn boek 't Licht der Lamp Lantaarns ontsteken door Jan van der Heijden, Inventeur derselve en opsigter der Stads Lantaarns van Amsterdam.

Van der Heijden ging de lantaarns wel zelf produceren..., in weer een nieuwe fabriek. Door gebruik te maken van diverse mallen werd de productie gestandaardiseerd. Hij meende in totaal zo'n 2556 lantaarns nodig te hebben

voor de hele stad, een deel op paal en een deel aan de gevel. In de 17de eeuw was Amsterdam ontegenzeggelijk "de lichtstad van Europa".

De man werd schatrijk; vele stadsbesturen stonden in de rij om zijn producten af te nemen of eigen varianten (Den Haag) door hem te laten ontwerpen. In 1682 plaatste hij 1800 lantaarns in Berlijn en ook Leipzig voorzag hij van straatlantaarns. In 1697 kreeg Van der Heijden bezoek van Tsaar Peter de Grote die hem mee naar Sint-Petersburg wilde nemen, maar deze liet zich afschepen met een aantal brandspuiten á f385 per stuk.

Lantaarnopsteker werd een officieel beroep; het waren beëdigde beampten, want zij beheerden een nogal kostbare hoeveelheid van het mengsel van raap- en lijnzaadolie en dienden de restanten in te leveren. Er kwam een aparte 'vulder' om met de aansteker mee te lopen. Voor onderhoud en reparatie kwam een derde functie in zwang: de 'lampbezorger'. Uit een rekening van 1682 blijkt dat de stad per jaar iets meer dan f10 per lantaarn uitgaf. Omgerekend brandde een lantaarn ongeveer 80 uur op een liter olie. Het reservoir dat Van der Heijden geconstrueerd had, leverde voldoende olie om 13½ uur te branden, gelijk aan een lange winter nacht. Niet alle lantaarns brandden overigens evenveel uren; sommige slechts een paar uur per nacht.

Rechts:
De Lantaarn-
vulder aan het
werk



Links:
Titelpagina
van het boek
dat Jan van
der Heijden
samenstelde
om zijn filo-
sophie omtrent
de stadsver-
lichting uit de
doeken te doen

De kosten hiervoor werden gedekt door een straatbelasting, de 12^e penning, waarvan alleen armenhuizen en hofjes vrijgesteld waren en daaruit werd ook het brandblusmateriaal bekostigd.

In eerste instantie opgeleid tot glasschilder zette Jan van der Heijden zijn talent later in als tekenaar en schilder. Zijn precisie bij de weergave van de stad is ongekend. Er wordt wel gefluisterd dat hij stempels en mallen gebruikte bij het werken. We weten dat hij de stoffering van zijn schilderijen overliet aan collega-schilders als Adriaen van der Velde en Johannes Lingelbach. Van der Heyden schilderde voornamelijk stadsgezichten, vaak composities van verschillende stadsdelen, waarbij hij zijn kennis van andere steden gebruikte. Daardoor lijken sommige stadsgezichten wel puzzels. Zijn etsen van uitgebrande panden geven ons tegenwoordig veel informatie over de constructie van huizen, het straatmeubilair en

gebruik van de openbare ruimte.

In 1682 overleed broer Nicolaes en nam zoon Jan junior diens plaats in. Tien jaar later droeg Jan van der Heijden al zijn functies over aan zijn zoon en is hij, tot aan zijn dood in 1712, nog voornamelijk actief als schilder (zie omslag p.2).

De spelling van de naam kent diverse varianten: Joan i.p.v. Jan, vander i.p.v. van der en Heyden i.p.v. Heijden. De laatste vormen zowel met als zonder 'n' aan het eind.



Boven: Een replica van Jan van der Heijdens gevellantaarn

Links: Nog nostalgischer zijn de vier replica's aan de portalen van de Magerebrug

De ontwikkeling van het Grand Hotel



Wanneer je vroeger voor zaken of plezier naar Amsterdam of een andere stad ging, was je voor onderdak aangewezen op een logement, een gastenverblijf voor de gegoede stand. Tussen 1860 en 1914 voltrok zich een revolutie in het hotelwezen: van logement naar luxehotel in ruim een halve eeuw. Tijdens deze omwenteling sneuvelden talloze hotels, die achteloos aan het stedelijk meubilair werden overgelaten om een andere bestemming te krijgen.

In het Digitale Weekblad is een serie terug te lezen over “Verdwenen Hotels” (5 afleveringen vanaf week 20 in 2018) en het miniatuurtje over het [Bible Hotel](#), het Amsterdamsche Wapen, het Palais Royal ([Paleisstraat.pdf](#), p.20-21) en het Oudezijds Herenlogement. De meeste daarvan sneuvelden in de race om de verwende hotelgast.



Na de opening van het Amstel Hotel, het eerste Grand Hotel van Amsterdam, begonnen veel eigenaren van logementen hun zaak grondig te verbouwen om mee te kunnen dingen naar de gunst van de bezoekers. Het Rondeel is daar een sprekend voorbeeld van. Eerst werd er een nieuwe neugevel voor de gevel aan de Nieuwe Doelenstraat geplaatst en aansluitend ook een aan de Binnen-Amstel. Dat maakte nog niet echt veel indruk, want binnen gebeurde er weinig en tenslotte zat er niets anders op dan het complete hotel af te breken om het nieuwe Hotel De L'Europe te bouwen. Dat alles om in de gunst te komen en te blijven bij de toerist, een nieuw soort reiziger die voor zijn genoeg door Europa trok. Ook kwamen er veel bezoekers af op de werldeftentoonstellingen, waarvan er diverse in Amsterdam gehouden werden.

Boven: Logement Rondeel deed zijn best om aan te haken bij het streven naar meer luxe in het etablissement

Links: Dr. Samuel Sarphati wees Amsterdam met zijn Amstel Hotel de weg naar betere en luzere hotelaccomodaties voor de internationale gasten



Wat hield de strijd om de hotelgast dan in? Moderne gasten wilden minimaal de luxe waaraan ze thuis inmiddels gewend waren geraakt en 't liefst een graadje meer. De aanleg van een waterleiding in Amsterdam in 1855 zette de lichaamshygiëne op z'n kop. De spreekwoordelijke wastafel met lampetkan had afgedaan; een badkamer was een vereiste.

Nou ging dat ook in de luxehotels niet meteen zo voortvarend. Toen het Amstel Hotel in 1867 opende, waren er alleen in het souterrain enkele badkamers (foto boven). De directie was nogal huiverig voor geluidsoverlast als de badkamers op de verdiepingen zelf onderge-

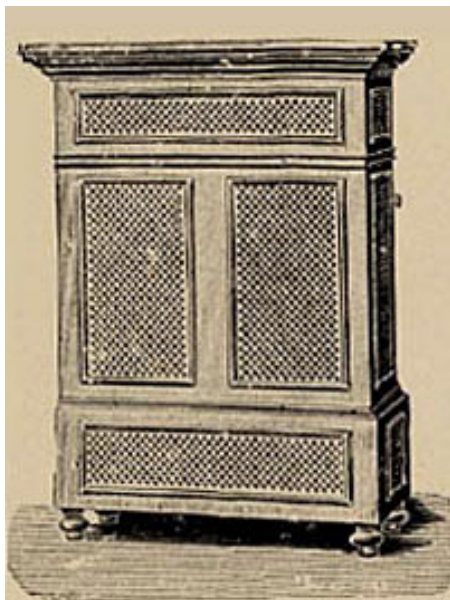
Boven: Een van de logementen die de aansluiting misten: Het Wapen van Amsterdam op de Kloveniersburgwal, hoek Rusland

Rechts: Een badkamer in het Amstel Hotel, ondergebracht in het souterrain

bracht zouden worden. Later gebeurde dat in de Grand Hotels natuurlijk alsnog; één of twee per verdieping was al heel wat, maar er zou nog een halve eeuw overheen gaan voordat elke kamer met een bad was uitgerust. Het Ritz in Parijs was in 1906 het eerste hotel met badkamers en suite, het Amstel Hotel volgde in 1917 toen er een extra verdieping op gebouwd werd. Nog lang bleef de lampetkan een standaarduitrusting op de kamers.

Ook het watercloset werd eerst naar het souterrain verbannen. Alle bestaande hotels hadden bouwtechnisch grote problemen met de aanleg van dit soort nutsvoorzieningen, zeker als die onzichtbaar moesten blijven. Bij de uitgebreidere service in de badkamer hoorde ook het vrije gebruik van zeep, handdoeken en verdere benodigdheden.





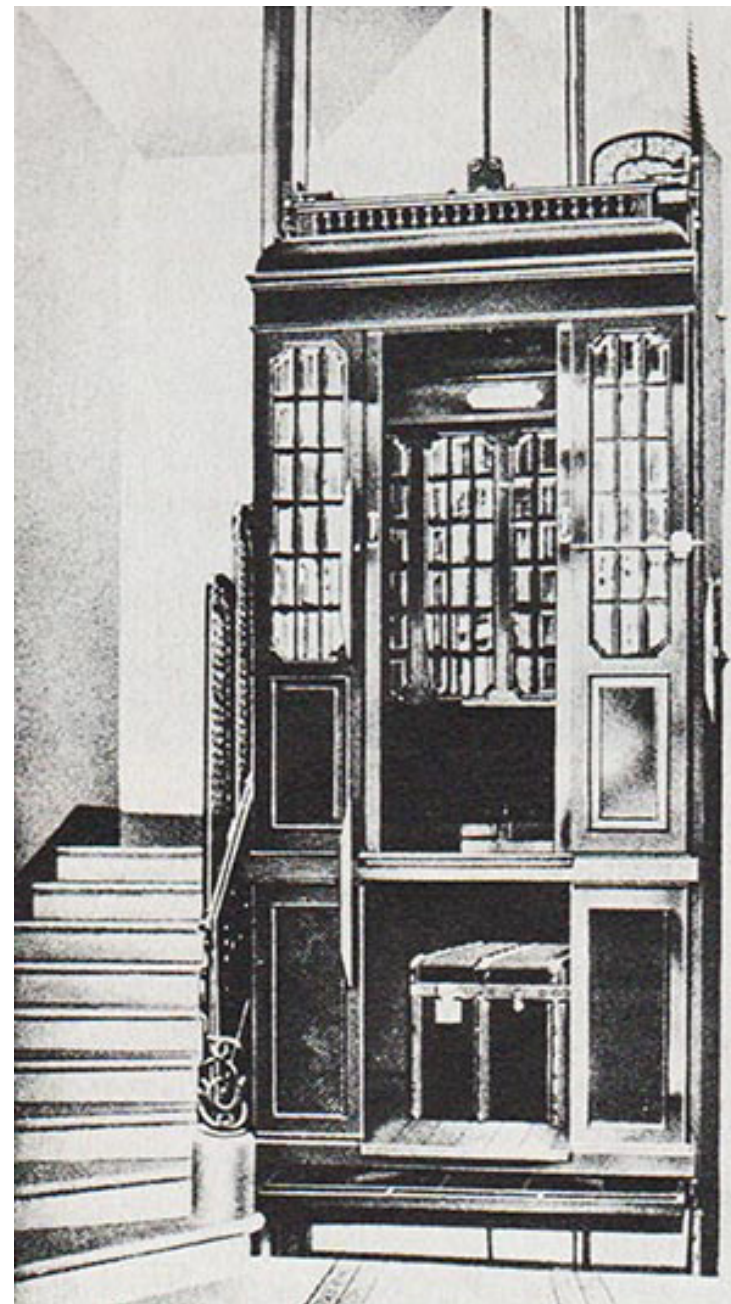
Elektrisch licht was ook zo'n punt. Omstreeks 1880 bouwde Krasnapolsky een eigen elektriciteitscentrale achter het hotel en legde elektrische verlichting aan, om te beginnen in de Wintertuin, maar later werd dat uitgebreid tot wel duizend lichtpunten. Veel hotels durfden dit niet aan, ze hadden er vaak de ruimte niet voor en bovendien was het systeem storingsgevoelig, waardoor het complete pand soms plotsklaps in het donker zat. De lampen waren zelden de eenvoudige 'peertjes' zoals Edison die ontwikkeld had. Gasverlichting bleef dus nog lange tijd – als reserve of uit noodzaak – in gebruik, booglampen voerden nog lang de boventoon en om de rook daarvan af te voeren waren weer hele installaties nodig. Hotel Suisse (1890) en Hotel De L'Europe (1896) bijvoorbeeld hielden er twee systemen op na. Het Amstel Hotel wachtte met elektrificeren tot 1892 toen de meeste kinderziektes overwonnen waren.

De eerste centrale voor elektriciteitsopwekking was een particuliere (N.V. Electra), die vanaf 1890 een zeer bescheiden netwerk opbouwde, hoofdzakelijk ten behoeve van de winkelstraten. Aan het eind van de 19de eeuw waren er in Amsterdam 59 centrales voor eigen gebruik te vinden, waarvan maar 7 in de horeca.

*Boven: Verwarmingsradiatoren waren weggemoffeld achter een om-
bouw met gevlochten biezenpanelen (1892)*

Links: Een booglamp zoals in hotels gebruikt werden

*Rechts: De elektrische lift van het nieuwe American Hotel in 1902,
een dubbeldekker met bagagecompartiment onder de vloer*





De Gemeente Amsterdam had zichzelf contractueel verplicht om tot 1913 van het leveren van elektriciteit af te zien en was daardoor aangewezen op particuliere leveranciers. In 1913 nam de Gemeente de N.V. Electra over en startte de eigen productie met de Centrale Oost (Hoogte Kadijk). Pas toen werd er een behoorlijk net uitgerold, maar wel met een ander systeem, zodat overal de leidingen en vaak ook de lampen vervangen moesten worden.

Ook de verwarming van de kamers was nogal primitief. In het American Hotel (1881) waren de kamers voorzien van een open haard en

in het Amstel Hotel konden de gasten beschikken over een kolenkacheltje. Het laatste hotel ging in 1890 over op centrale stoomverwarming, maar liet de kolenkacheltjes nog zo'n 10 jaar staan. Het American had de stoomverwarming meteen ingebouwd, maar bood de haard in de kamer aan voor de gezelligheid (en reserve). De stoomkachel die de cv voedde, stond meestal in het souterrain en elke kamer kreeg een regelbare radiator, die al snel werd ingepakt in een gezellig aandoende mantel.

In de laatste helft van de 19de eeuw veranderde ook de eetcultuur. Van oudsher hielden de logementen een 'table d'hôte' met een menu van de dag dat op een vaste tijd geserveerd werd. De gasten schoven aan lange tafels aan en nuttigden hun maaltijd in het gezelschap van



*Boven: Twee foto's van een onbekend hotel een eeuw geleden; boven de eetzaal...
Rechts: ...en rechts een slaapkamer*

de overige gasten, zelfs in het Amstel Hotel. Daar werd dit rond 1895 afgeschaft. Twee logeerkamers op de bel-etage werden uitgebrouwen en bij de Tuinzaal gevoegd, waarin losse tafels werden geplaatst met twee of vier stoelen. Hotel Polen gokte op eettafels in nissen voor meer privacy en het herbouwde American Hotel (1902) had grote zalen met veel tussenruimte tussen de tafels. Overal kon nu 'a-la-carte' gegeten worden.

Bij een veranderende eetcultuur met menu à la carte hoorden ook grotere keukens met veel meer personeel en de outillage moest aangepast worden aan meer verschillende gerechten in kleinere hoeveelheden. In de keukens verschenen batterijen aan fornuizen.

Personenliften waren nog zeldzaam in de 19de-eeuwse hotels. Soms was er een goederenliftje of keukenlift maar bouwtechnisch was een personenlift in een bestaand hotel aanbrengen geen kleinigheid. Dat ging meestal gepaard met een grote verbouwing, maar uiteraard was het geen probleem om in nieuwgebouwde hotels een lift op te nemen. De eerste met een wel heel primitieve personenlift was het eerste American Hotel uit 1881, dat er maar 20 jaar stond. Het American was op Amerikaanse leest geschoeid, waar al sinds 1859



personenliften in zwang waren. In eerste instantie werd de lift met mankracht bediend om later een gasmotor te krijgen. Deze lift werd een sensatie in de stad doordat hij helemaal tot aan de belvédère ging, vanwaar de bezoeker een prachtig uitzicht over de stad had. In het nieuwe American (1902) kwam een elektrische personenlift, een zogenaamde dubbeldekker met een bagagecompartiment (foto). In 1883 kreeg Brack's Doelenhotel een hydraulische lift.

De benodigde grotere zalen stelden de bestaande hotels voor problemen, omdat er ook bouwmuren gesloopt moesten worden. Het was onvermijdelijk dat er steunpilaren midden in de zaal kwamen te staan. We weten allemaal wel van Mille Colonnes op het Rembrandtplein waar die kolommen veelvuldig gereflecteerd werden in de spiegels aan de wanden. Hotels als Schiller maakten van de nood een deugd door de pilaren te bekleden met hout en te voorzien van decoratie, verlichting, kapstokken of zitbanken.

In 1902 werd een vereniging voor vreemdelingenverkeer 't Koggeschip opgericht die de belangen van o.a. de hotels behartigde. Die vereniging zou later opgaan in de eerste VVV.



Boven: Logement Rondeel ontwikkelde zich door toedoen van enkele wereldtentoonstellingen eind 19de eeuw tot Grand Hotel De l'Europe

Links: Door het aanbieden van diners á-la-carte was er steeds meer personeel en gereedschap in de keukens nodig, zoals hier bij Hotel Krasnapolsky



Heibel om een sloot

Niet veel mensen realiseren zich dat Amsterdam in de kern een Middeleeuwse stad is. Iedereen kent natuurlijk de beroemde grachtengordel, maar wat weet u over de Middeleeuwse kern? Tussen de PDF's over Amsterdam staat er ook een over de ontwikkelingen in de [eerste 300 jaar](#), maar wat hield de inwoners zoal bezig, waar leefden ze van en hoe was de verhouding tot het gezag? Laten we ons bijvoorbeeld eens verdiepen in een strijd die Amsterdammers met het stadsbestuur aangingen over het werken in de Lastage.

Allereerst een korte omschrijving van de Lastage als in gebruik

genomen grond buiten de stad. Dit werd mogelijk gemaakt door een decreet uit 1387 van de toenmalige landsheer Albrecht van Beieren (links), die rond de stad een strook grond van 100 gaarden (376 meter) aanwees als 'stads-vrijheid' waarover de stad zeggenschap kreeg en die bebouwd mocht worden; de Lastage viel precies daarbinnen. Na de beide grote stadsbranden in de eerste helft van de 15de eeuw had het



stadsbestuur genoeg van brandgevaarlijke industrie binnen de muren. Die werd nu gemaand naar buiten te vertrekken en alles wat met scheepsbouw te maken, had verdween naar die Lastage. Dat gaf niet veel problemen, behalve in dagen van oorlog, want de Lastage was op geen enkele manier beschermd, behalve door het feit dat het drassig land was, waarop een leger maar moeizaam uit de voeten kon.

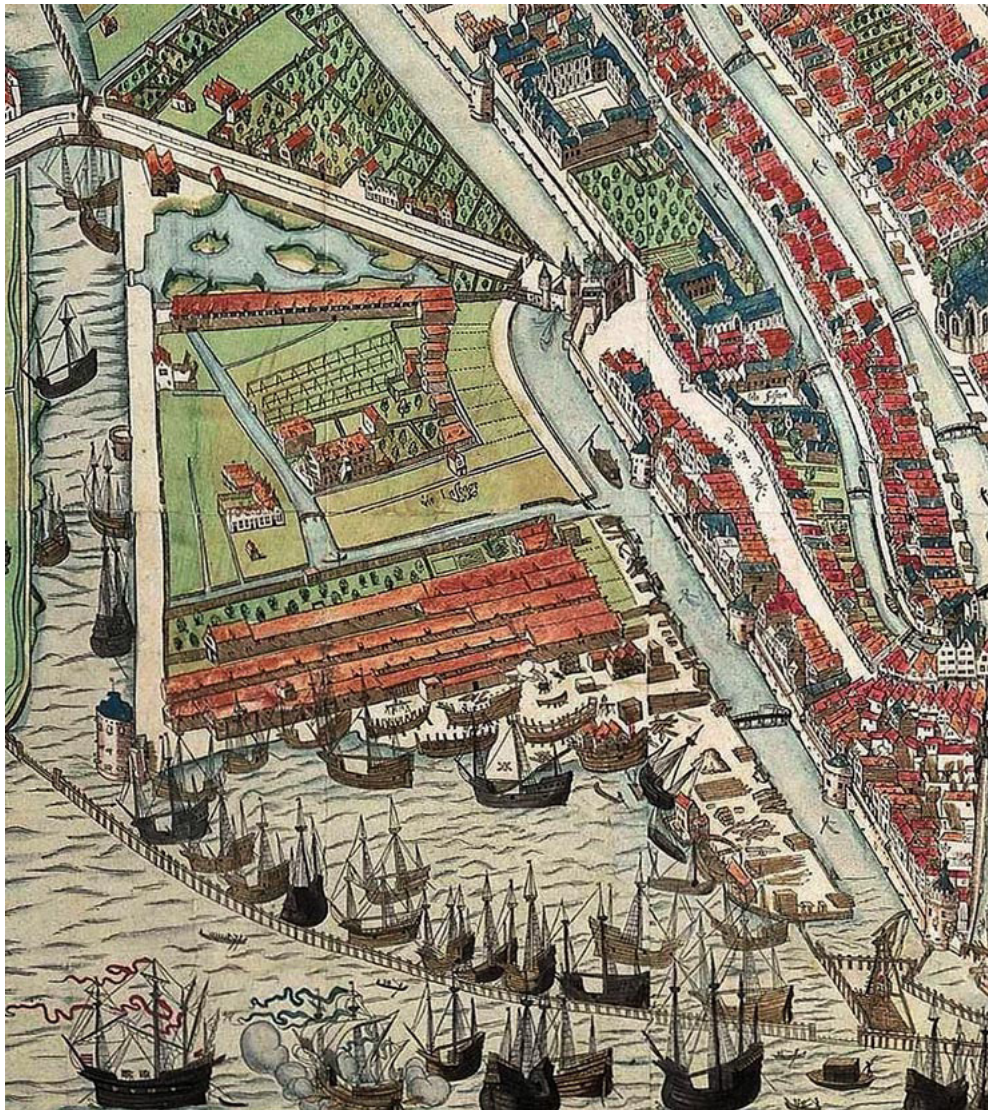
Alle hierna te bespreken problemen zijn terug te voeren op het feit dat de belangen van de stad (verdediging) en die van de gebruikers van het terrein (broodwinning) regelmatig op gespannen voet met elkaar stonden. Dat een vijand niet uit de voeten kon op het buitendijkse land wilde de stad graag zo houden.

De Lastage was ooit ontstaan na een grote dijkdoorbraak ten oosten

Boven: Maarten van Rossum maakte het Amsterdam heel lastig, vooral de buiten de stadsmuur gelegen Lastage had te lijden

Links: Het Beierse Huis vervulde van 1345 tot 1433 de rol van Graaf van Holland. In 1387 - ten tijde van het decreet - was dat Albrecht van Beieren



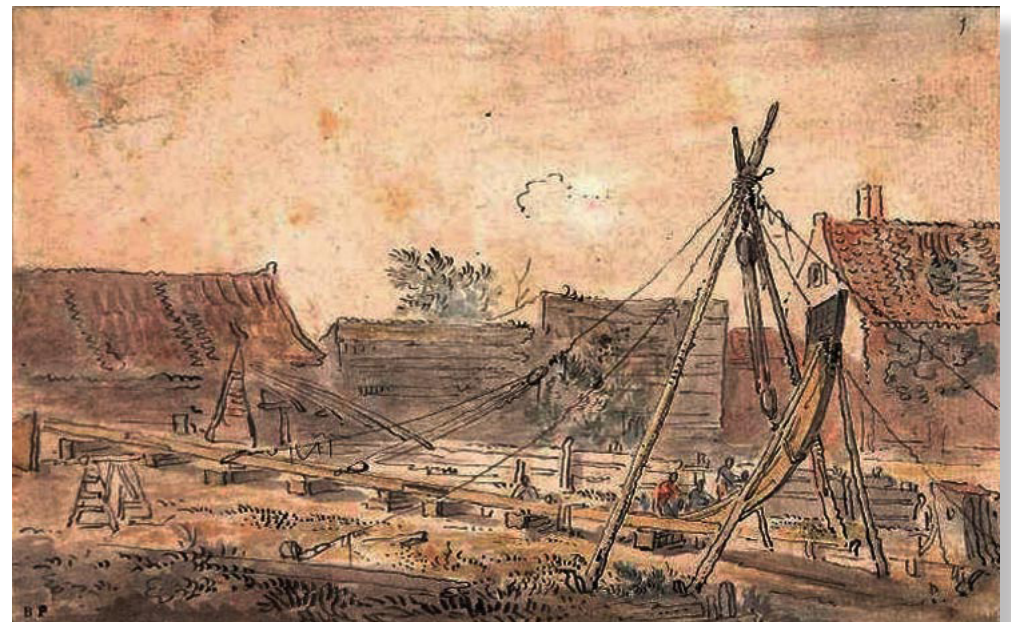


Boven: De Lastage lag niet alleen buiten de stadsmuren maar ook buitendijks; de Sint Antoniesdijk gaat op deze kaart van de Sint Antoniespoort schuin omhoog

Rechts: Hendrick Averkamp legde een scheepswerf in de Lastage op tekening vast

van de stad, nog ver voor er sprake was van een nederzetting aan de mond van de Amstel. Alleen een inlaagdijk kon toen uitkomst brengen; dat is een nieuwe dijk verder landinwaarts waar de bodem stevig genoeg is om zo'n nieuwe dijk te kunnen dragen. Dat werd de Sint Antoniesdijk en die de Lastage tot buitendijks land maakte. Er liep een afwatering doorheen, de Bijleveldse Wetering, die u heden ten dage terugvindt als de Krom Boomssloot en het westelijke deel van de Recht Boomssloot. Ten noorden van deze wetering had Cornelis Pzn Boom zijn scheepswerf en lijnbaan.

Een stad die in de Late Middeleeuwen te maken had met een zwakke landsheer of een die ver weg woonde, zoals het Gewest Holland toen meemaakte, was al gauw het haasje. Allerlei omringende vechtersbaasjes stonden regelmatig voor de deur om de revenuen van je succes af te romen. Amsterdam had als extra handicap dat er geen 'vechtadel' in de stad woonde die in tijden van nood een legertje



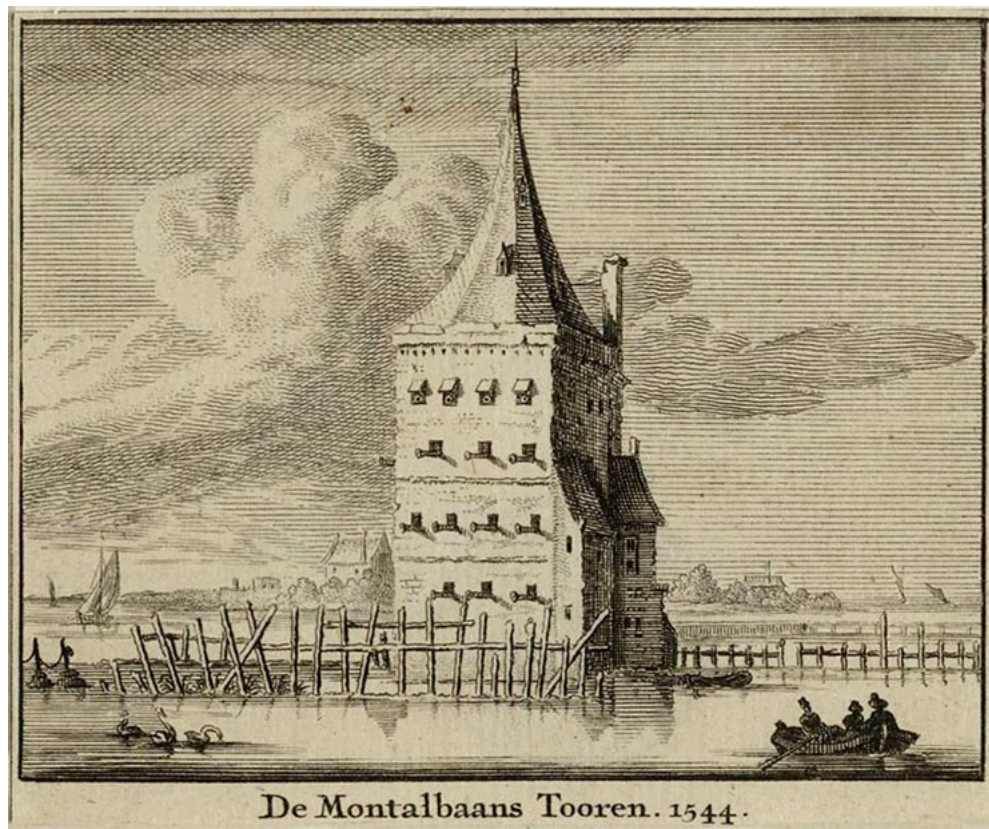
achter de hand had om in te grijpen; er was zelfs geen gewone adel. Maarten van Rossum – hertog van Gelre – had als lijfspreuk “Blaken en branden is het sieraad van de oorlog”; als hij de kans kreeg, paste hij dat toe. Gelre maakte geen deel uit van de bezittingen van keizer Karel V, zoals Holland dat wel deed. In zijn strijd tegen de Habsburgers en voor de onafhankelijkheid van Gelre trokken de hertogen van Gelre niet naar Duitsland om oorlog te voeren, maar liever naar het afgelegen Holland om daar te roven en te plunderen en zo de Habsburgers pijn te doen. In de eerste helft van de 16de eeuw liep dat dermate uit de hand dat Gelre permanent werd aangevallen door de Habsburgse keizers en zich met hand en tand verdedigde. Amsterdam was een geliefd doel om de vijand te raken, want de stad was toen al zo welvarend dat het tot een gevoelige plek voor



Karel V was geworden en Gelre maakte daar gebruik van. Nadat Amsterdam in 1481 de laatste aanval van Utrecht afgeslagen had en in 1487 de Hoeksens wist te weerstaan, begon in 1498 de eerste Gelderse Krijg. Het bleef onrustig tot 1504 en in 1508 stonden ze alweer voor de poorten. Toen liet de stad de hele Lastage ontruimen en brandde alles plat wat er stond. In 1512 kwamen de Geldersen en deden er nog een stapje bovenop. Ze staken ook alles in brand en bovendien nog alle schepen die in de Waal lagen. De schade werd achteraf becijferd op 50.000 Rijnse guldens.

Boven: De knieval van de hertog van Gelre voor keizer Karel V in 1543

Links: De Geldersen rukken in 1512 op naar Amsterdam, de laatste burgers vluchten via de Sint Anthoniespoort de stad in



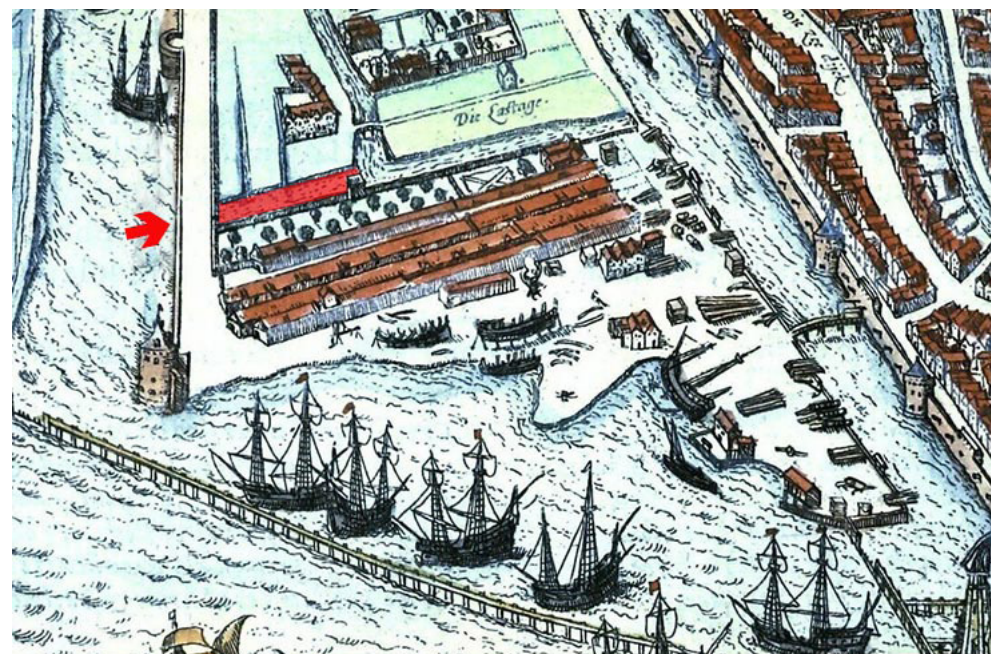
Om de verdedigingslinie verder buiten de stad te brengen werd een rudimentaire arm van de Amstel vergraven tot Nieuwe Gracht, de tegenwoordige Oudeschans. Ter versterking werden blokhuizen gebouwd, o.a. op de Sint Anthoniesdijk en ook een halverwege die Nieuwe Gracht, terwijl aan het IJ de Montelbaenstoren werd gebouwd. De situatie is vereeuwigd op de stadsplattegrond op p.16.

Boven: De Montelbaanstoren was een fortificatie op de hoek van de Lastage

Rechts: In detail het werkgebied van de scheepsbouwers op de Lastage; in rood het deel van de Recht Boomssloot waarvoor Boom en Dobbensz toestemming kregen te graven. Het doorsteken van de verdedigingswal (rode pijl) diende onklaar gemaakt te worden bij oorlogsdreiging.

Boom en zijn collega Cornelis Dobbensz (tevens schout van Amsterdam) vroegen en kregen in 1537 vergunning het stuk sloot (nu de Recht Boomssloot) tot de Nieuwe Gracht door te trekken. Er was echter één grote 'maar' in de vergunning: als de stad weer eens door een vijand werd aangevallen, moesten Boom en Dobbensz de sloot weer afsluiten en de wal herstellen.

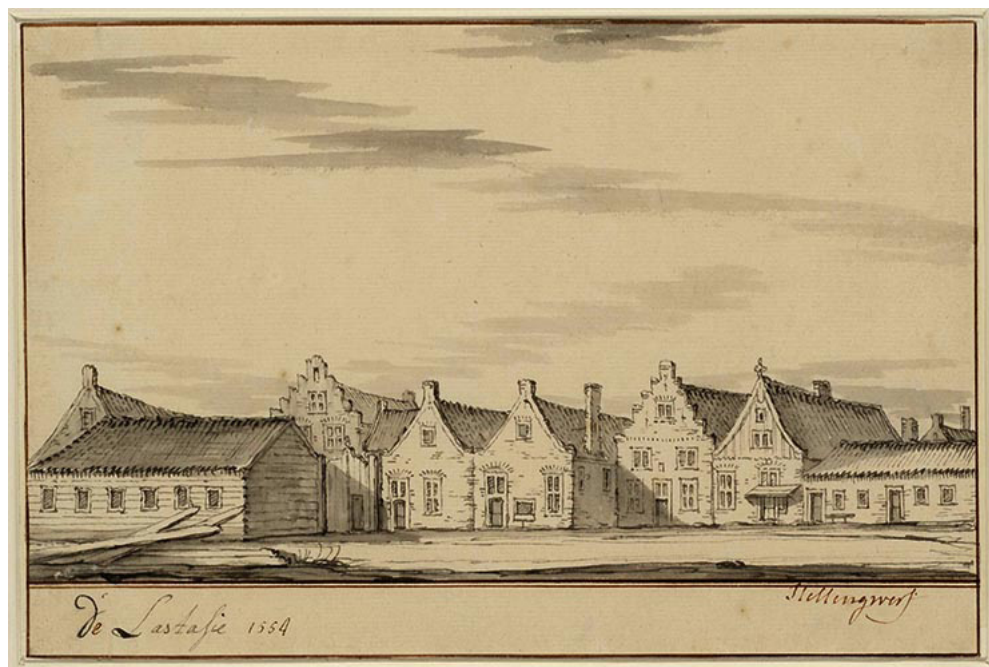
Die aanvallen bleven niet uit. In 1538 stond Gelre opnieuw voor de poort en moest de sloot alweer gedicht worden. Van 1542 tot '44 woedden de Gelders-Deense oorlogen, waardoor de stad opnieuw in oorlogstoestand verkeerde. Karel V bereikte in 1543 een doorbraak in de oorlog tegen Gelre en dwong ze tot de voor hen onvooridelige Vrede van Venlo (afb. p.17 rb). Boom was van mening dat alle gevaar nu geweken was en opende eigenmachtig de sloot, zonder het stadsbestuur toestemming te vragen. Dat schoot bij de heren



in het verkeerde keelgat en ondanks het feit dat er sindsdien geen oorlogssituatie meer dreigde, bleven burgemeesters en vroedschap Boom dwarszitten. Zij lieten de sloot met zware balken afsluiten en die situatie bleef zo tot 1561.

De Lastagiërs moesten de ene nederlaag na de andere tegen de stad incasseren. In 1543 bepaalde de stad dat er 16 roeden (= 60 m) buiten de muren geen enkel bouwsel mocht staan. Voor houten breeuwhuisjes en lichte schuurtjes die snel platgebrand konden worden, kon een uitzondering gemaakt worden. Bij het maken van zijn houtsnedekaart in 1544 nam Cornelis Anthonisz de nieuwe situatie nog net mee. In 1545 werd de Geldersekafe nog eens 3 roeden (11 m) verbreed ten koste van bruikbare en allang niet meer gratis grond.

In 1561 kreeg Boom permissie om de sloot weer te openen, maar



onder strikte voorwaarden. Behalve dat Boom die regels opnieuw overtrad, stelde de stad vast dat de sloot ook gebruikt werd om met schuiten massaal ophogingsmateriaal aan te voeren om de Lastage nu definitief tot bruikbaar industrieterrein te maken. Nog steeds wilde de stad hier niets van weten, omdat het helemaal niet zeker was dat er nooit meer een belegering zou dreigen.

In 1564 sprak de Vroedschap een machtswoord en gelastte het begin van de sloot helemaal te dempen. Die was daarmee onbruikbaar geworden. Tientallen jaren werd over en weer geprocedeerd tot het Hof van Holland en Brussel aan toe.

Er lagen meer Amsterdammers overhoop met de kleine kliek die de baantjes in het stadsbestuur verdeelde en voor eigen gewin als een koninkje over de stad regeerde. Naarmate dit rijkere Amster-



Boven: De kersverse stadhouder van Holland was de Lastagiërs goed gezind maar de burgemeesters van Amsterdam negeerden dat

Links: Zo zag de Lastage er in 1554 uit; eenvoudige huisjes en veel werkplaatsen



dammers waren, die ook wel eens schepen of misschien wel burgemeester wilden worden, begon die groep zich te verenigen en te verweren door klachten te deponeren in Den Haag. In 1564 dienden zij een uitvoerig 'klaagschrift' in met zeventig namen eronder.

De landvoogdes Margaretha van Parma droeg het onderzoek naar de grieven van de Lastagiërs in 1565 over aan Stadhouders Willem van Oranje. Die verleende hen een willig oor en oefende krachtige

Boven: De Alteratie in 1578 maakte een eind aan het katholieke bewind over Amsterdam; de regeerders en geestelijken werden per schip de stad uitgevaren en op de Diemerzeedijk aan land gezet. Een tevredenstellende regeling voor de Lastagiërs kwam pas rond 1600 tot stand door een stadsuitbreiding waardoor de Lastage binnen de ommuring kwam te liggen.

druk op de burgemeesters om de “schamele luiden op de Lastage” te gerieven en de sloot voorlopig aan de oostzijde open te stellen. De burgemeesters verzetten zich en wilden eerst het resultaat afwachten van de jaarlijkse visitatie van de Lastage, maar de Prins verklaarde na inzage van de stukken de redenen om de opening van de sloot te weigeren niet “pregnant” genoeg te vinden, daarbij nogmaals op een akkoord aandringende. Er volgde nog een hoop gesteggel totdat de landvoogdes op de 6de augustus 1565 een voorlopig vonnis gaf, waarbij in afwachting van de beslissing van het Hof de openstelling van de Boomssloot werd toegestaan.

Door de belegering van de stad door Lumey in 1572-'73 kwam er wederom een kink in de kabel en moest de Boomssloot opnieuw aan beide zijden afgesloten worden.

In 1566 kwam nog een andere reden aan het licht waarom men Boom zozeer dwars zat; hij hing namelijk de reformatie aan. Toen het gerucht ging dat een strafexpeditie van de hertog van Alva onderweg was, nam Boom de wijk naar Emden en liet de zaken over aan zijn zoon Pieter. Na de Pacificatie van Gent in 1576 keerde hij terug naar Amsterdam om daar drie jaar later te overlijden. Intussen was de grote omwenteling (Alteratie 1578) al geschied en was het oude bestuur op een boot de stad uit gezet.

Om niet een ellenlang verhaal te krijgen, hebben we vele kleinere strubbelingen achterwege gelaten, want geloof maar dat die er waren! Het hele probleem werd opgelost door het gereedkomen van de Tweede Uitleg in 1594, met rond de werkeilanden Rapenburg, Marken en Uilenburg een nieuwe wal met bolwerken. De Lastage kwam hiermee definitief binnen de stadsmuren te liggen.

een vreemd plein...



De pleinen van Amsterdam; het zijn er niet veel. De oude wagenpleinen zijn er nog, maar er is in de loop der jaren wel veel aan geknabbeld. Amsterdam had altijd al gebrek aan ruimte. De Dam was ooit een grote Plaats, maar meer en meer schoof de bebouwing naar voren en werd het plein kleiner en kleiner. Ook het Waterlooplein is veel ruimte kwijtgeraakt en wat rest is een trambaan en een markt die de ruimte opeisen. Dan is er nog het Rembrandtplein en daar willen we het in deze aflevering eens over hebben. Laten we eens kijken hoe dit plein tot stand gekomen is en welke beslissingen daar hun invloed op hebben gehad?

In 1891 maakte J.M.A. Rieke de afbeelding op de vorige pagina van een situatie die zou gaan verdwijnen. Even goed kijken... bent u er al achter vanaf welk punt deze aquarel gemaakt is? In het midden zien we een steeg, de Balk in 't Oogsteeg. Rechts lijkt het laatste huis tegen een blinde muur te staan, maar daar zit nog een straat tussen. Nou ja, straat... die naam mocht de Bakkersstraat toen eigenlijk niet hebben. U roept nu 'Rembrandtplein', maar het is nog net de Botermarkt.

Tijdens de Tweede Uitleg werd een aantal ad-hoc-beslissingen genomen die juist dit plein hebben beïnvloed. De nieuwe omwalling



zou langs de Oudeschans en Zwanenburgwal komen en op het linkerkaartje links ziet u aan de bovenzijde nog net Fort Zwanenburg. Aan deze kant van de Amstel werd de wal aangelegd zoals in grijs aangegeven; het laatste bastion aan de Amstel lag waar nu de Bakkersstraat uitmondt. In 1593 werd alles weer omgegooid: de nieuwe werkeilanden Rapenburg, Marken en Uilenburg moesten binnen de nieuwe omwalling komen te liggen om beter verdedigbaar te zijn tegen aanvallen van buiten, zoals de Lastage zo vaak was overkomen. De verbeterde omwalling kwam nu langs de Nieuwe Herengracht en het laatste bastion op de westoever moest verhuizen. De tweede Regulierspoort was al aangelegd en bleef op die plek, maar het laatste bastion werd verplaatst zoals het tweede kaartje laat zien. Daarnaast

*Boven: Het derde stadium van de gedaantewisseling van het plein; klik voor animatie
Links: De eerste twee stadia van de gedaantewisseling: ±1586 en ±1593*



kwam ook de Blauwbrug te liggen.

Deze Regulierspoort bestond uit een houten poortgebouwtje met ophaalbrug ervoor. Hij werd in 1654-'55 vervangen door een stenen poort... en wát voor één! Een kolossaal gevaarte, gebouwd met het overschot aan bouw materiaal van het stadhuis op de Dam. De architect was vestingbouwkundige en de poort kon wel een stootje velen. In de Vierde Uitleg werd een nieuwe omwalling een eind buiten de stad geplaatst, een dikke halve kilometer verderop. De stenen poort waarvan het metselwerk net uitgehard was, werd derhalve overcompleet en men wist niets beters te bedenken dan er een waag van te maken: de Boterwaag. Daar stond het gevaarte, schots en scheef op een plein waar 'happen' uit de gevelwanden genomen waren, veroorzaakt door de inmiddels afgebroken omwalling.

Boven: De tweede (houten) Regulierspoort stond ±1586 tussen de laatste twee bastions vóór de Amstel; vergelijk eerste kaartje p.22

Rechts: In 1655 werd de Regulierspoort 'versteend' en heette voorlopig de derde Regulierspoort

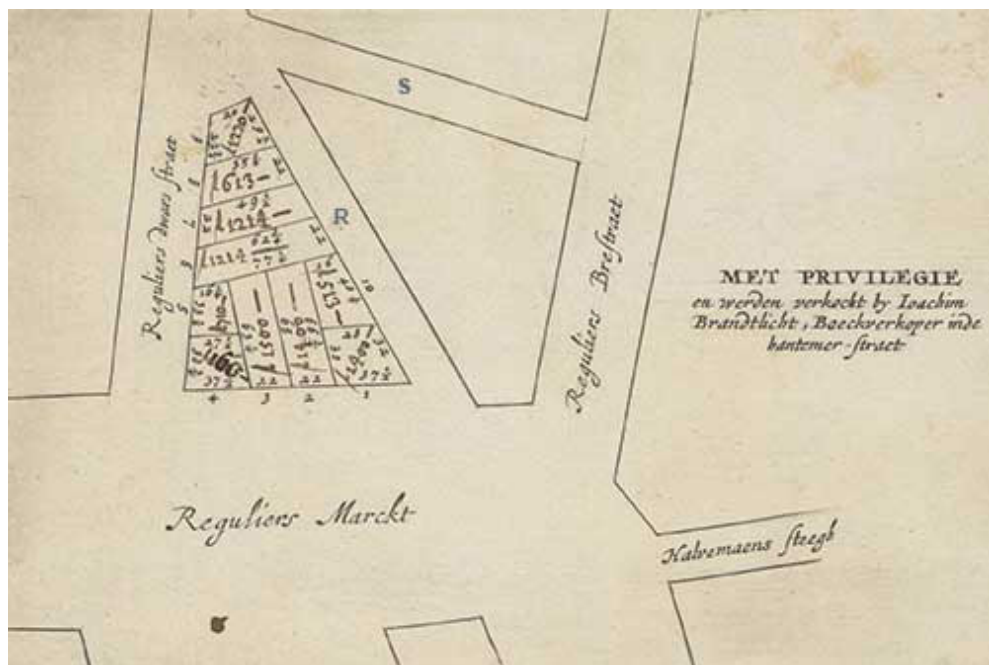
Tijdens de Vierde Uitleg (v.a. 1662) zat het stadsbestuur van Amsterdam met deze erfenis nogal in de maag. Het rechtlijnig denken werd hier flink verstoord. Wat te doen met dit plein dat Reguliersplein gedoopt werd? Het was een wagenplein geworden, zoals die achter de meeste poorten lagen, maar omdat de ruimte achter de nieuwe Utrechtsepoort gereserveerd was voor de veemarkt (ossen, varkens, enz.) moest het plein maar wagenplein blijven, waar de namen Wagenstraat en Paardenstraat nog aan herinneren. In de haast om de gaten te dichten werd eerst de punt tussen Reguliersbreestraat en -dwarsstraat ingevuld. De uitgiftekaart vindt u op de volgende pagina.

Door de grachtengordel ruimer te maken – ook alweer zo'n ad-hoc-beslissing – kwam er flink ruimte tussen Reguliersplein en Herengracht. Om de 'geldmachine' die de gordel beloofde te worden voort te zetten, werd hier een blok huizen geprojecteerd met diepe perce-



len aan de gracht voor de luxe huizen en ondiepe voor de bedrijfjes aan het wagenplein: transportbedrijven, smeden, schilders, timmerlieden... en natuurlijk herbergen en cafés. Dit is het blok waar u vandaag hotel Schiller vindt. Een kortstondige gedachte om ook het plein vol te bouwen liet men varen ten gunste van deze onmisbare negotie. Dat heeft het plein voor eeuwen een rommelig karakter bezorgd. Een plek voor een wachtlokaal van de schutterij of vleeshal nodig? Zet maar op het Reguliersplein neer... ruimte genoeg!

Het ruime plein leende zich prima voor markten en dergelijke. Zo was er de zuivelmarkt: boter, kaas, eieren, enz. Die werd naast de waag tegen de Reguliersgracht geplaatst. Die gracht werd vanaf 1664 gegraven en zou eigenlijk een verbinding met de Amstel krijgen. Om allerlei redenen en technische problemen ging dat niet door en de gracht eindigde vóór de Reguliersbreestraat. De markt-



kooplieden gebruikten de gracht om hun afval te dumpen. Natuurlijk kwamen er klachten van omwonenden en in 1682 werd er een keur uitgevaardigd om dit dumpen tegen te gaan. Uiteraard hielp dat geen zier en in 1694 besloot men het stukje gracht tot de Reguliersdwarsstraat te dempen. Dat het overgebleven deel tot de Herengracht ook nog gedempt werd, is recentere geschiedenis. Dat ook de rest van het plein zich leende voor van alles en nog wat, getuige de prent op de volgende pagina.

Omstreeks 1700 ontstond ook het plan voor een kerkgebouw op de Botermarkt, die bedoeld was als vervanging van de houten Am-

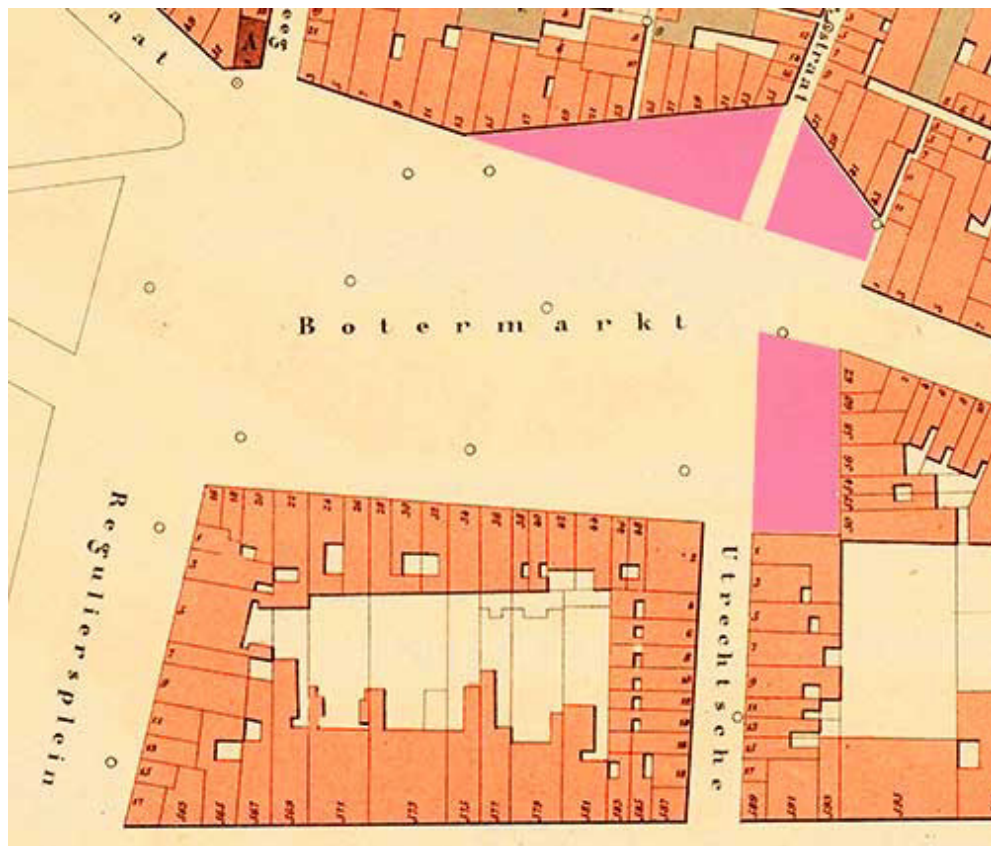
Boven: De derde Regulierspoort bleef tot 1874 als Boterwaag op z'n plek staan

Links: De uitgiftekaart van 1665 voor een nog onbebouwd deel van het Reguliersplein: "S" = Schapensteeg - "R" = Korte Reguliersdwarsstraat - kaart getekend door Cornelis Danckerts de Rij



stelkerk op het Amstelveld die bedoeld was als tijdelijk gebedshuis voor de bewoners van de nieuwe grachten. Het ontwerp was van Nicolaas Listingh. De kerkenbouw in Amsterdam werd bekostigd door het stadsbestuur. Maar eind 17de eeuw stagneerde de handel en kampte de stad met grote tekorten. Er moest bezuinigd worden op de uitgaven en zeker op de kerkbouwplannen. Vandaar dat de als tijdelijk bedoelde Amstelkerk na 350 jaar nog steeds op het Amstelveld staat. De bouwplannen voor een grote kerk op de Botermarkt waren van de

baan. Hoe anders zou het Rembrandtplein er tegenwoordig uitzien als daar de bijna 90 meter hoge koepelkerk gebouwd zou zijn. Het standbeeld van Rembrandt zou erbij in het niet gezonken zijn. En dan nu naar de gevels van de aquarel van Rieke waar dit artikel mee begon. Medio 19de eeuw smeedde de Gemeente plannen voor een opknapbeurt van wat inmiddels de Botermarkt was gaan heten. De Boterwaag werd in 1874 gesloopt en daarmee verdween een grote sta-in-de-weg. De boekenmarkt werd verjaagd naar de Oude-manhuispoort (1876) en de jaarmarkten werden verboden (1875). Elk pand dat vanaf toen gebouwd ging worden, diende op de nieuwe



rooilijn te staan, zodat er een keurig rechthoekig plein ontstond en de toegang tot de Bakkersstraat werd met het oog op de toekomst vast wat verbreed.

De laatste doorn in het oog van de gemeente was de Kippenhoek, een wat rommelige plek aan de oostzijde waar allerlei gevogelte verhandeld werd. Het duurde tot 1926/27 voordat deze hoek rechtgetrokken werd door de nieuwbouw van de Amsterdamsche Bank. Er kwam een plantsoen in het midden, met een nieuwe plek voor het standbeeld van Rembrandt van Rijn. Wat overbleef, was een weliswaar sfeervol plein maar de ruimtelijkheid van de Botermarkt was verdwenen. Dat werd nog eens versterkt door de kolossale bebouwing die op de nieuwe rooilijnen kwam te staan: Café Mille Co-

Boven: De Kippenhoek ofwel de hoendermarkt

Links: De buurtkaart met de nieuwe afmetingen van de Botermarkt; in paars de voorgenomen wijzigingen van de rooilijnen



lonnes, Café De Kroon, Rembrandt-theater, Café 't Gouden Hoofd, een hotel-café-restaurant met diverse uitbaters op de hoek met de Amstelstraat en er tegenover, als klap op de vuurpijl, het donkere ongenaakbare gebouw van de Amsterdamsche Bank.

[Bekijk hier](#) de animatie van de metamorfose van het plein in plattegronden

[Bekijk hier](#) een video over het verdwijnen van de Kippenhoek en de komst van de Amsterdamsche Bank.

Boven: Na demping van weer een stukje Reguliersgracht ontstond de Kaasmarkt, later Thorbeckeplein genoemd

Rechts: Er werd op het nieuw ingerichte plein een plantsoen aangelegd en daaronder de massieve afsluiting van het plein door het bankgebouw



De Utrecht



Wanneer je over het Damrak loopt, springt het grote pand op nummer 28-30 meteen in het oog. Het gaat hier om 'De Utrecht', zoals het in de volksmond heet. Laten we de geschiedenis van het pand eens nader onder de loep nemen.

Als we naar de tekening kijken die Herman Misset in 1904 van het Damrak maakte (rechts), zien we de huizen aan het begin van de straat met rechts de ingang van de Karnemelksteeg. De drie panden links daarvan waren eigendom van de firma Dake in ijzerwaren en huishoudelijke artikelen (zoals strijkbouten). Ze stonden alle drie op de nominatie om binnenkort gesloopt te worden.

Het was sinds enkele jaren de opgave van Misset, om panden die binnenkort zouden verdwijnen in beeld te brengen. De fotografie was nog lang niet rijp genoeg om dit soort tekeningen te vervangen en daarom werd Misset op pad gestuurd door het Stadsarchief Amsterdam, maar ook het Koninklijk Oudheidkundig Genootschap (KOG) maakte van zijn diensten gebruik. Het was hem om 't even van wie de opdracht kwam, omdat dit werk een welkome bijverdienste was op zijn praktijk van letterzetter en decoratieschilder. Naar zeggen ontving hij f 25 per tekening, maar regelmatig, om niet te zeggen vaak, honoreerde hij meerdere opdrachtgevers door kopieën van zijn eigen werk te maken. Dit is een typische tekening van Misset; geen mens of voertuig te bekennen op het toch altijd zo drukke Damrak. Deels was het ook de opdracht om de architectonische details niet te verdoezelen achter stoffering, maar anderzijds had Misset niet zo'n talent om mensen in actie te tekenen. Op de tekening is te zien dat Dake al aan 't opruimen was; de drie panden werden nog in datzelfde jaar gesloopt.

Omslag: Het Damrak na de sloop van de Dake-panden, aquatint door Willem Witsen; deze afbeelding is gespiegeld omdat het origineel als ets/aquatint dat ook is

Rechts: Het Damrak in 1904, zoals vastgelegd door Herman Misset in opdracht van het Stadsarchief Amsterdam.





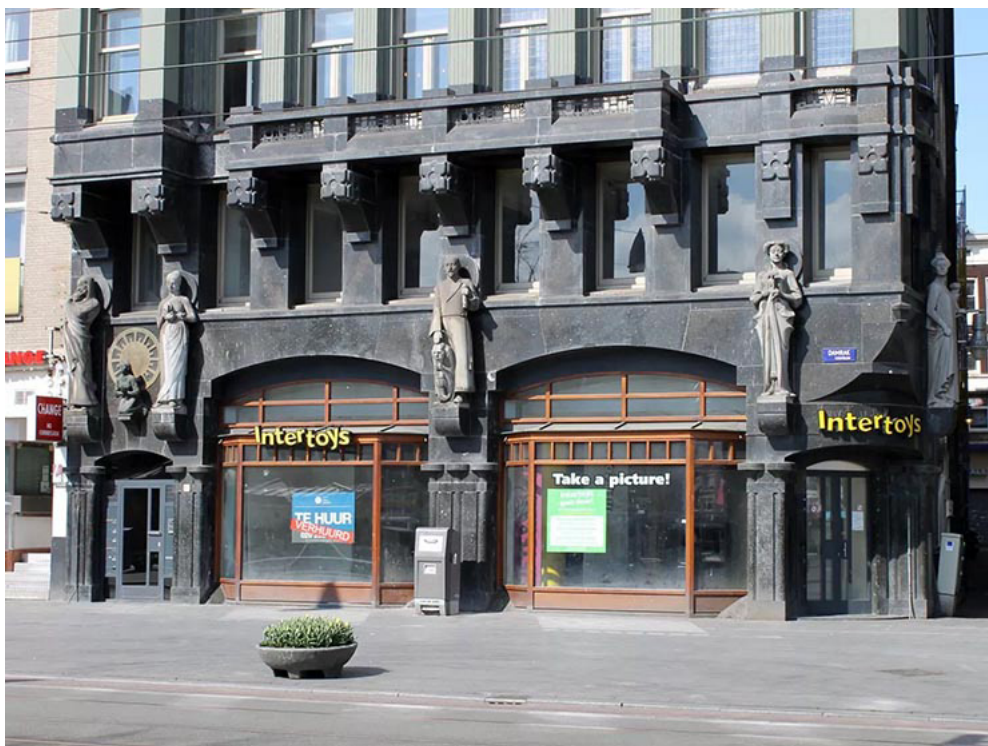
De firma Dake had een unieke deal gesloten voor haar drie panden; zij had ze verkocht aan de 'NV Levensverzekering Maatschappij Utrecht', kortweg 'de Utrecht' genaamd. De overeenkomst hield in dat Dake, na het gereedkomen van de nieuwbouw, de hele benedenverdieping zou huren en als winkelruimte en magazijn in gebruik nemen. Op de bovengelegen verdiepingen kwamen kantoorruimtes die eveneens werden verhuurd. Het zou nog tot 1935 duren voordat de Utrecht hier zelf kantoor ging houden; tot die tijd bleven ze op Keizersgracht 201.

In de periode 1904-'06 werd het enorme kantoorgebouw naar ontwerp van de architecten Alexander Kropholler en Jan Frederik Staal opgetrokken. Staal trouwde met de zuster van Kropholler en zij zou zelf ook naam maken als architect. Beide architecten vormden van 1902 tot 1910 gezamenlijk een bureau waarbij vader Staal de bouwwerken als aannemer uitvoerde. Of liever gezegd: de jonge architecten kregen hun opdrachten aanvankelijk van vader Staal. Zo niet dit werk, want Kropholler was verre familie van Dake. Dat kon niet voorkomen dat de architecten in 1910 knallende ruzie kregen en nooit meer een woord met elkaar hebben gewisseld.

Het ontwerp van het kantoorgebouw aan het Damrak werd 'Amerikanisme' genoemd, ontleend aan de studiereis van Staal naar de VS. Gevolg was dat het ontwerp een veel hoger gebouw toonde dan de directie van de Utrecht gevraagd had. Voor de presentatie bij Bouw- en Woningtoezicht liet men een houten maquette maken waarbij de hoogte verdoezeld werd door de omringende bestaande bebouwing groter te maken. Dat nam niet weg dat er toch opmerkingen kwamen die gepareerd werden door naar andere hoge bebouwing op het Damrak te wijzen, zoals de Algemene van Berlage en de Buitenlandse Bankvereniging van Van Arkel. De bouwvergunning kwam er dan ook.

Links: De presentatietekening van de nieuwbouw; getekend door de architecten Kropholler en Staal (collectie Fa. Dake)

Over de stijl variëren de meningen, ‘Amerikanisme’ was zeker geen positief oordeel. In die jaren heerste er algemeen afkeer van de ‘wolkenkrabber’. Ook pogingen om hierin Jugendstil te zien, bleven in tegenstrijdige meningen steken. Positiever werd en wordt er geoordeeld over de decoratie van de winkelpui met een beeldengroep van Mendes da Costa (1863-1939). Deze beeldhouwer had voor Ber-



lage wat decoratief werk mogen maken, maar de opdracht voor de Utrecht was heel belangrijk voor hem en betekende een keerpunt in zijn carrière. We zien vijf hardstenen beelden van zo’n 2½ meter hoog en een kleiner bronzen plastiek boven de ingang van de kantoren. (foto’s op deze pagina van amsterdamopdekaart.nl)

De symbolische voorstellingen raken aan de thema’s en motieven die de verzekeringsmaatschappijen gebruikten in hun reclameaffiches: de wisselvalligheid van het bestaan en de mogelijkheid je te verzekeren tegen de financiële consequenties daarvan.

We zien boven de ingang: *Aanbidding* (biddende vrouw voor het Rad van Fortuin) en verder van v.l.n.r.: *Beschermende Liefde* (Vrouw met kind), *Spaarzaamheid* (Vrouw met spaarpot), *Wijsheid het kwaad bedwingend* (Man met boek en dwerg; dit is een zelfportret van de beeldhouwer), *Wisselvalligheid der Tijden* (Chinese vrouw met zandloper en kameleon) en *Waakzaamheid* (Vrouw met hond) (om de hoek in de Karnemelksteeg).



In 1953 verkocht Dake de aandelen en bloc aan de firma Blokker en werd de winkel onderdeel van die keten. In 2005 kwam hier Intertoys, dat destijds onderdeel van Blokker was, maar die tak werd verkocht en viel daarna om.

Tegenwoordig zit hier een supermarkt met de interessante naam: Jumbo Amsterdam City Damrak.

Rechts: In 1905 werd de nieuwbouw van de Utrecht opgeleverd

Onder: Dakrand met nog meer beeldhouwwerk: links een aantal kameleons met gekrulde staart, rechts dient een rij uilen als consoles, boven de lijst drie brulopen en daarboven nog vier apen (amsterdamopdekaart.nl)





van vleeshal tot trouwlocatie
het West-Indisch Huis

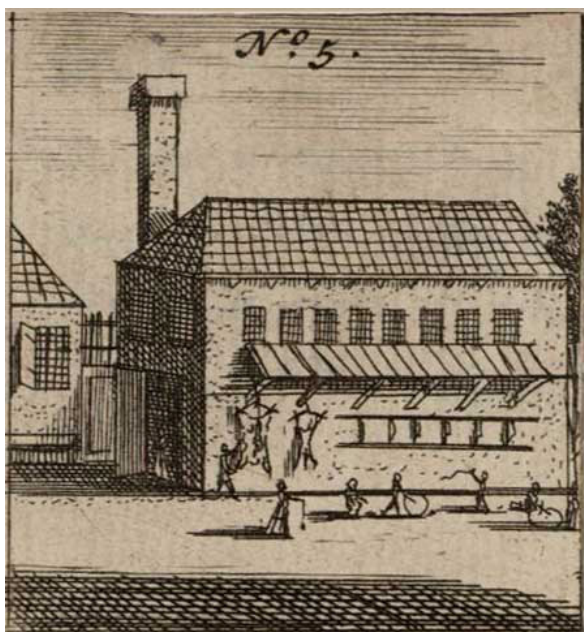
Elke een kent ongetwijfeld het fraaie West-Indisch Huis dat ongeveer halverwege de Haarlemmerstraat staat. Het pand heeft een lange geschiedenis met vele bestemmingen en daar gaan we nu ons licht over laten schijnen.

Tijdens de Derde Uitleg vanaf 1612 werd de plek, waar voorheen de noodpoort - of liever gezegd het 'hek' - op de Haarlemmerdijk had gestaan, vrijgehouden voor een varkensmarkt. Bij die markt kwam in 1617 aan de dijk, de tegenwoordige Haarlemmerstraat, een vleeshal te staan. Geheel tegen de gewoonte in met de ingang aan de dijk en niet aan het er achterliggende plein, de latere Herenmarkt. De hal was een eenvoudig rechthoekig gebouw met een verdieping, waar de schutterij verblijf hield, terwijl de begane grond voor de vleeshal gereserveerd was. Het was een vereenvoudigde en veel kleinere kopie van het waaggebouw dat op de Dam stond. Hetzelfde soort

dak, aan alle zijden afgeschuind zonder pronkgevel. De bovenverdieping was bereikbaar via een halve stoep en de ingang van de vleeshal bevond zich daaronder.

Links: De enige afbeelding van de vleeshal op de Herenmarkt, gezien van de Brouwersgracht

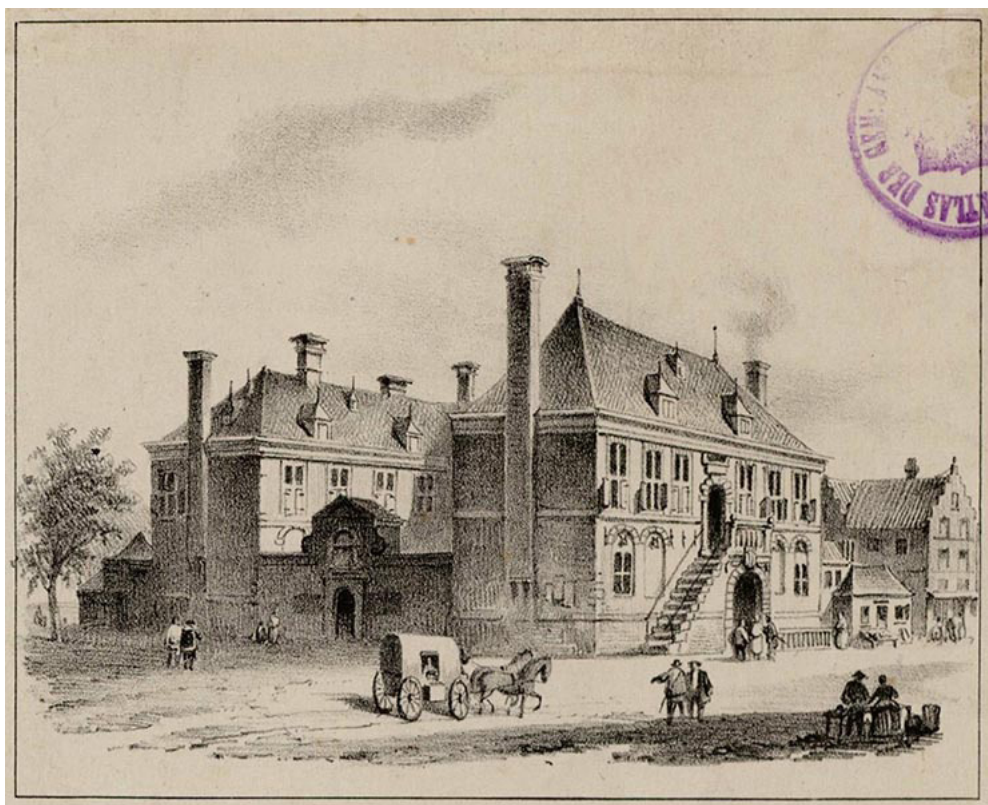
Rechts: Zicht vanaf de Haarlemmerstraat na de verbouwing tot WIC-huis



De varkensmarkt werd een mislukking en ook de vleeshal was geen succes. Toen de West Indische Compagnie (WIC) binnen een paar jaar floreerde en kantoorruimte nodig had, besloot de stad in 1623 de vleeshal aan die compagnie over te dragen, maar dan moest er wel eerst flink uitgebreid worden.

Op de ets links zien we de achterkant van de vleeshal vanaf de Herenmarkt. Het is een uiterst summiere weergave van het pand. Een beter beeld geeft bovenstaande tekening van H.P. Schouten van de voor de WIC verbouwde hal, maar nu gezien vanaf de Haarlemmerstraat. Overigens was hier op het moment van tekenen het Nieuwezijds Herenlogement al gevestigd.

De WIC had veel meer ruimte nodig dan de vleeshal te bieden had en daarom werden er twee vleugels aangebouwd; één in de richting van de Brouwersgracht en één daar weer dwars op, zodat er een



omsloten binnenplaats ontstond. Om er echt een binnenplaats van te maken werd de open ruimte van de markt afgesloten door een muur met een poort erin. De WIC raakte in 1647 kapitalen kwijt aan een oorlog om Brazilië; besloot toen het kantoor op te geven en een ruimte in het WIC-pakhuis op Rapenburg af te schutten. Het gebouw aan de Herenmarkt bleef een tijd leeg staan, tot de stad besloot het geheel tot herberg om te bouwen en daarna te verhuren. In 1657 opende zich hier de deuren van het Nieuwezijds Herenloge-

Boven: Het vm. WIC-huis als Nieuwezijds Heerenlogement

Rechts: Het vm. NZ Heerenlogement verbouwd tot Luthers wees- en bejaardenhuis

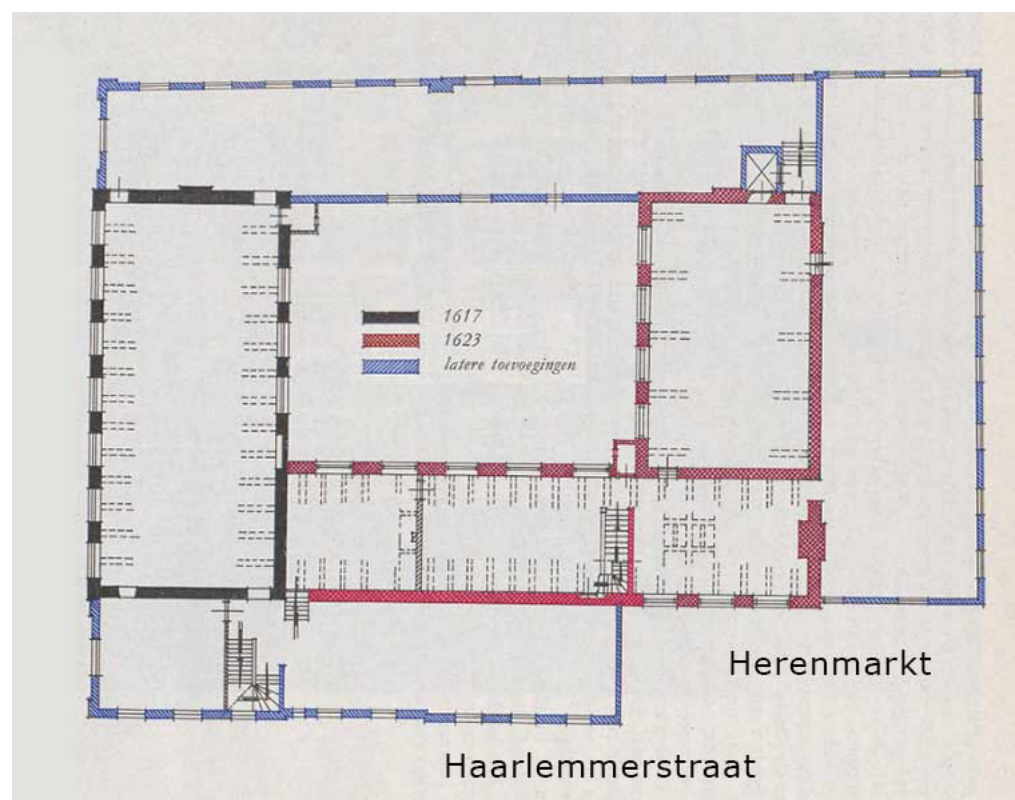
ment, dat bedoeld was als tegenhanger van het Oudezijds Herenlogement aan de Grimborgwal.

Het idee was een luxe onderkomen te creëren voor voorname bezoekers van de stad. Het Oudezijds Herenlogement was erg succesvol, maar minder goed verging het de herberg aan de Haarlemmerstraat. Met allerlei aanpassingen probeerde men het logement rendabel te maken; zo werd de grote bovenzaal van de oude vleeshal weer door de nachtwacht in gebruik genomen en de huur werd drastisch verlaagd - van f3000 naar f1800 - omdat de uitbater er bijna failliet aan ging. In 1657 haalde de stad een belangrijke veiling van schepen, die executoriaal verkocht moesten worden, weg uit het Oudezijds Herenlogement om het aan de Haarlemmerstraat onder te brengen.



Dat gaf enig soelaas, maar toen men ook begon met de verkoop van bijproducten als scheepsbenodigdheden, maakte het Oudezijds Herenlogement bezwaar en moest de stad ingrijpen. Het bleef kwakelen, met een hele serie uitbaters tot buitenlanders aan toe, maar na 1820 lukte het niet meer het pand te verhuren.

In 1825 besloot de stad het complex te verkopen en de gegadigde die de onderhandelingen met goed gevolg wist af te ronden was de Hersteld Evangelisch Lutherse Gemeente, die op zoek was naar een wees- en oudeliedentehuis. Ook daarvoor moest er weer uitgebreid worden. Los daarvan werd ook de voorgevel vernieuwd en de stoep compleet gesloopt. De stad stond stukken van de Herenmarkt af voor





de uitbreidingen. Dat ging in meerdere stappen, te weten in 1835 en 1853. De muur langs de binnenplaats maakte plaats voor een extra vleugel, op de binnenplaats kwamen bouwsels en richting Herenmarkt werd ook nog een vleugel toegevoegd.

In 1952 keerde de Hersteld Evangelisch Lutherse Gemeente terug in de Evangelisch Lutherse moederkerk. Het wees- en bejaardentehuis werd daardoor overcompleet en opnieuw stond het complex aan de Haarlemmerstraat te koop.

De foto op p.36 maakte Bureau Monumentenzorg in 1953 om de staat vast te leggen voordat er een nieuwe koper in zou trekken. Deze keer was het een particulier bedrijf: textielgroothandel De Vries van

Boven: Het gerestaureerde West-Indisch Huis

Rechts: Peter Stuyvesant op de binnenplaats van het West-Indisch Huis

Buuren & Co, die na de oorlog ging verhuizen vanuit het grote pand Jodenbreestraat 10-14. Alle monumentenhoeders vreesden het ergste, maar van de monumentale delen bleef de firma af. Wel werden in de nieuwbouwvleugels alle scheidingswandjes gesloopt, die de aanbouwsels in kamers hadden verdeeld. De firma liet zelfs de, na de WIC niet meer gebruikte, kelders (waar de zilvervloot-schatten opgeslagen hadden gelegen) restaureren en kapotte tegels door gave antieke vervangen.

Op 16 december 1975 werd het pand door een verwoestende brand getroffen en was verder werken voor de firma niet meer mogelijk. Vandalen sloopten antieke onderdelen uit de puinhoop en om verdere vernielingen te voorkomen werd in 1977 de stichting 'Het West-Indisch Huis' opgericht die zich over de bouwval ontfermde.

De stichting 'Het West-Indisch Huis', met Ton Koot als voorzitter, beoogde het gebouw te restaureren en te beheren. De restauratie duurde van 1978 tot 1981 en kostte 12 miljoen gulden. Op de binnenplaats kwam een fontein met een bronzen beeld van Peter Stuyvesant (gouverneur van Nieuw-Nederland), gebeeldhouwd door Hans Bayens.



Na de verbouwing werden er bejaardentehuizen, de Volksuniversiteit en gemeentelijke trouwzalen in het pand ondergebracht.

Lodewijk

de eerste koning van Holland



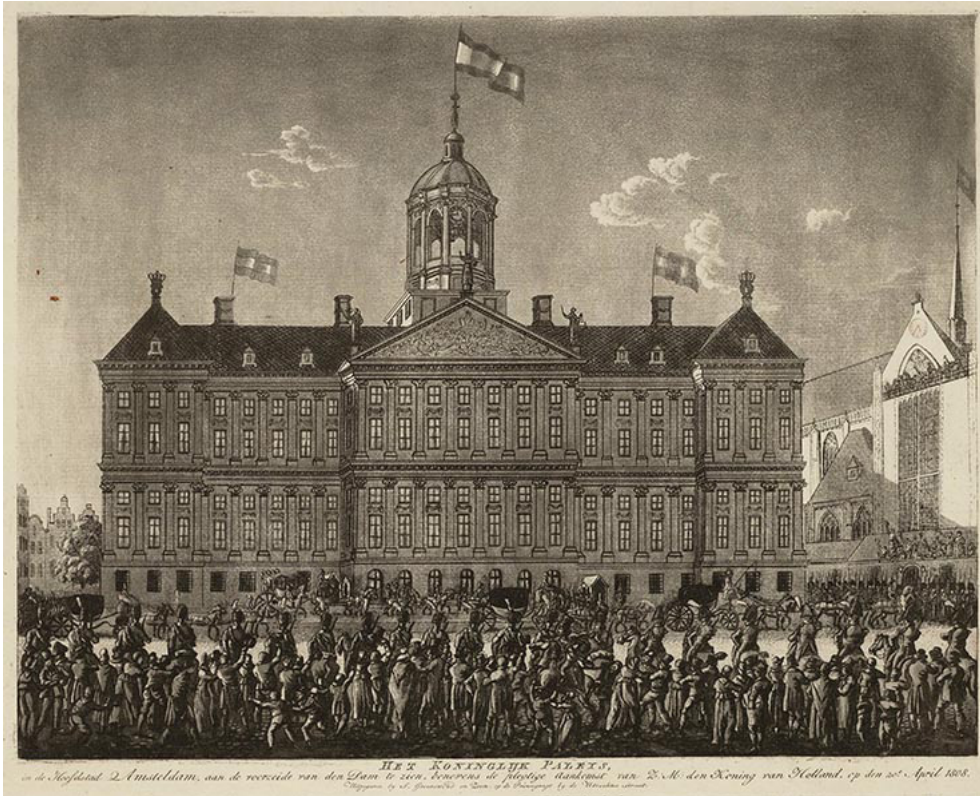
Als mensen gevraagd wordt: wie was de eerste koning van ons land, komen ze gegarandeerd met het antwoord: Willem I. Dat is feitelijk onjuist, want hij had een voorganger: Lodewijk Napoleon, die koning van ons land was van 1806 tot 1810. Het was maar een korte periode, maar toch heeft hij veel indruk nagelaten.

Louis Napoleon Bonaparte (1778-1846), eigenlijk Luigi Napoleone Buonaparte – hij was tenslotte een Corsicaan – was het jongere broertje van keizer Napoleon I, die hem in 1806 tot koning van Holland bombardeerde. Napoleon had al eerder zaken voor hem bedisseld, zoals het huwelijk met Hortense de Beauharnais in 1802, terwijl hij eigenlijk stapelverliefd was op een andere vrouw. Hortense was echter de stiefdochter die Joséphine, de vrouw van keizer Napoleon, meebracht in het huwelijk en ook Hortense moest door een goed huwelijk een mooie status krijgen. Hortense vond Nederland echter verschrikkelijk en vluchtte zo snel ze kon terug naar Parijs. In 1810, toen het paar uit elkaar ging, zou Lodewijk tevreden vaststellen dat hij haar in die acht jaren maar in totaal vier maanden had moeten verdragen. Zij zette nog wel drie kinderen op de wereld, maar geen mens durfde met zekerheid te zeggen of ze allemaal van Lodewijk waren, als laatste Lodewijk zelf wel.

Ook al had hij er niet om gevraagd, hij probeerde toch van de klus het beste te maken. Door de activiteiten van zijn broer werd die taak met de dag moeilijker en de hofkring, die hem gunstig gezind was, steeds kleiner. De eenvoudige burger had het meeste last van de neergang, om te beginnen in de tijd van de Republiek, maar onder het koninkrijk werd het vele malen erger. Het geld verdween uit het land, de sterkste zonen werden als kanonnenvoer ingezet en de ‘lamme koning’, het ‘Konijn van Olland’ kreeg de schuld.

Rechts: Koning van Holland, Lodewijk Napoleon, van 1806 tot 1810.
Een schilderij door Charles Howard Hodges - 1809; bron: Wikipedia



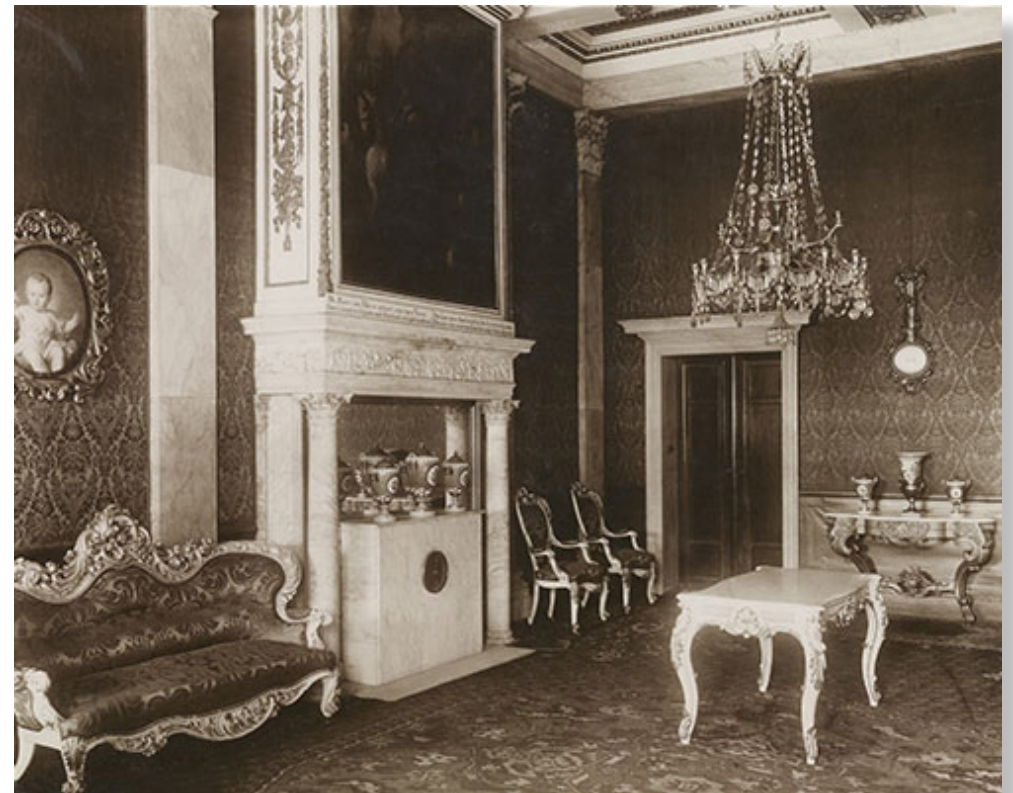


Aanvankelijk regeerde Lodewijk vanuit Den Haag, maar hij verhuisde een jaar later naar enkele omgebouwde woningen aan de Drift in Utrecht. Zijn broer decreteerde echter vanuit Parijs dat Amsterdam als hoofdstad van het Koninkrijk Holland de aangewezen plek was om te resideren en te regeren. Die mening hadden de burgemeester en wethouders van Amsterdam ook en ze stuurden een delegatie naar Utrecht om de koning over te halen. Die afvaardiging bestond uit burgemeester Van de Poll, de wethouders Van Brien

Boven: Intocht Lodewijk Napoleon in Amsterdam op 20 april 1808

Rechts: Meubilair van Lodewijk Napoleon wordt in het paleis op de Dam nog steeds gebruikt

en Willink en de raadsleden Iddekinge, Rendorp en nog een Van de Poll. Met de zinsnede: “Sire, als afgevaardigden van uwe goede en trouwe hoofdstad...” trachtten ze hem, met het Achtste Wereldwonder als cadeautje, over te halen, om toch vooral naar Amsterdam te komen. Lodewijk wilde, met de wens c.q. het bevel van zijn broer in het achterhoofd, wel komen, maar alleen als er zo spoedig mogelijk een écht paleis gebouwd zou worden, zodat Amsterdam zijn stadhuis terug kon krijgen. Vanzelfsprekend beloofde de afvaardiging dat. In tegenstelling tot wat u vroeger over de man geleerd hebt: Lodewijk was niet uit op het in beslag nemen van het stadhuis; het is hem opgedrongen!





Boven:

Adjunct-directeur der Stadswerken Ziesenis – echtgenoot van de beroemde toneelspeelster – kreeg de opdracht het stadhuis leeg te ruimen en de nodige verbouwingen te organiseren. Er werd een heus, zij het nogal primitief, cv-systeem aangelegd. Er werden meubels besteld bij Carel Breytspraak de beste meubelmaker van Holland, maar het merendeel in Parijs bij Jacob Desmalter. In 1809 kwam het balkon aan het paleis gereed, bedoeld om de koning door zijn volk te laten toejuichen. De burgerij rijmelde echter: “Het achtste wonder gaat naar den donder. Het wordt de woning van onzen lammen koning”.

Door twee nationale rampen profileerde Lodewijk zich als een toegedaan staatshoofd. In 1807 ontplofte een met buskruit geladen schip in het Rapenburg te Leiden. Lodewijk liet zich naar de plek des onheils brengen, stapte uit en klom op de puinhopen om, ondanks zijn aandoening aan arm en been waar hij weinig macht over had, mee te zoeken naar mogelijke overlevenden. Bovendien gelastte hij zijn garde hetzelfde te doen; bij de Leidenaren kon hij niet meer stuk! De tweede ramp was de winterse overstroming van de Betuwe in 1809; opnieuw verscheen de koning onmiddellijk ter plaatse en organiseerde de hulpverlening. De hiermee verdiende bijnaam “Koning der Ongelukkigen” was nu eens niet negatief bedoeld.

Verder nog even over dat dictaat, dat al die ‘wangedrochten’ op de Dam die hem zijn uitzicht ontnamen, verwijderd moesten worden. De Waag moest meteen in 1808 weg en ook het Commandantshuis was een doorn in zijn oog... wordt er beweerd. Dat is gedeeltelijk waar, maar er werd hem onmiddellijk door zijn raadgevers, waar-



onder burgemeester Van de Poll, ingefluisterd dat de Waag afbreken een hoop commentaar en sacherijn van de bevolking zou opleveren. Haastig trok Lodewijk zijn decreet weer in, tot Minister van Binnenlandse zaken Isaac Gogel ingreep en stelde dat de bevolking niets in te brengen had en dat de Waag weg moest als de koning daarom nu eenmaal vroeg. Lodewijk zag erop toe dat Amsterdam een riante schadevergoeding van f17.000 kreeg voor het gemis. Aan het Commandantshuis begon hij niet eens meer, na de waarschuwing dat hij dan uitzicht zou krijgen over het rommeltje van de vismarkt daarachter. Pas veel later, in de 19de eeuw, zou men - na nog wat zaken

*Boven: Rapenburg Leiden door Carel Lodewijk Hansen - 1807; bron: Wikipedia
Rechts: Afbraak waaggebouw, tekening door Gerrit Lamberts - 1808; bron: RKD*

gesloopt te hebben - ontdekken dat het opgeruimde damplein uitstekend geschikt was voor evenementen. Op het vermaledijde balkon werd Churchill in 1945 toegejuicht en elke nieuwe vorst of vorstin bejubeld. Op de plek van het gesloopte Generaalshuis staat nu het Nationaal Monument elk jaar in het middelpunt van de herdenking aan de oorlogsslachtoffers.

We zijn zowaar bezig geweest een lans te breken voor de eerste koning van ons land. Hij had het helemaal niet zo slecht voor met zijn onderdanen. Hij deed het zelfs zo goed dat hij de plannen van zijn broer teveel doorkruiste, waardoor hij in 1810 werd afgezet. Het Koninkrijk Holland werd ingelijfd bij Frankrijk en toen ging het pas echt de verkeerde kant op.

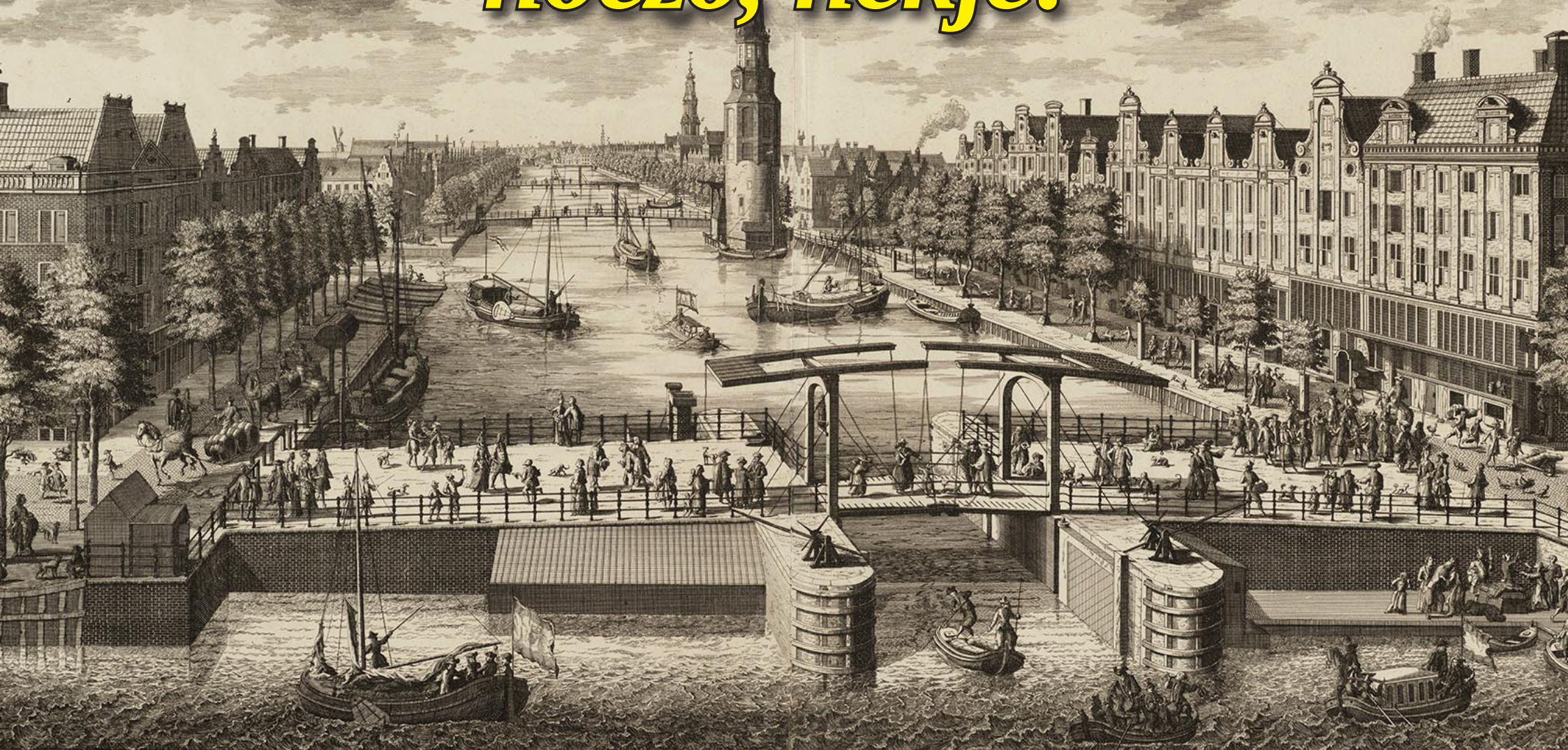




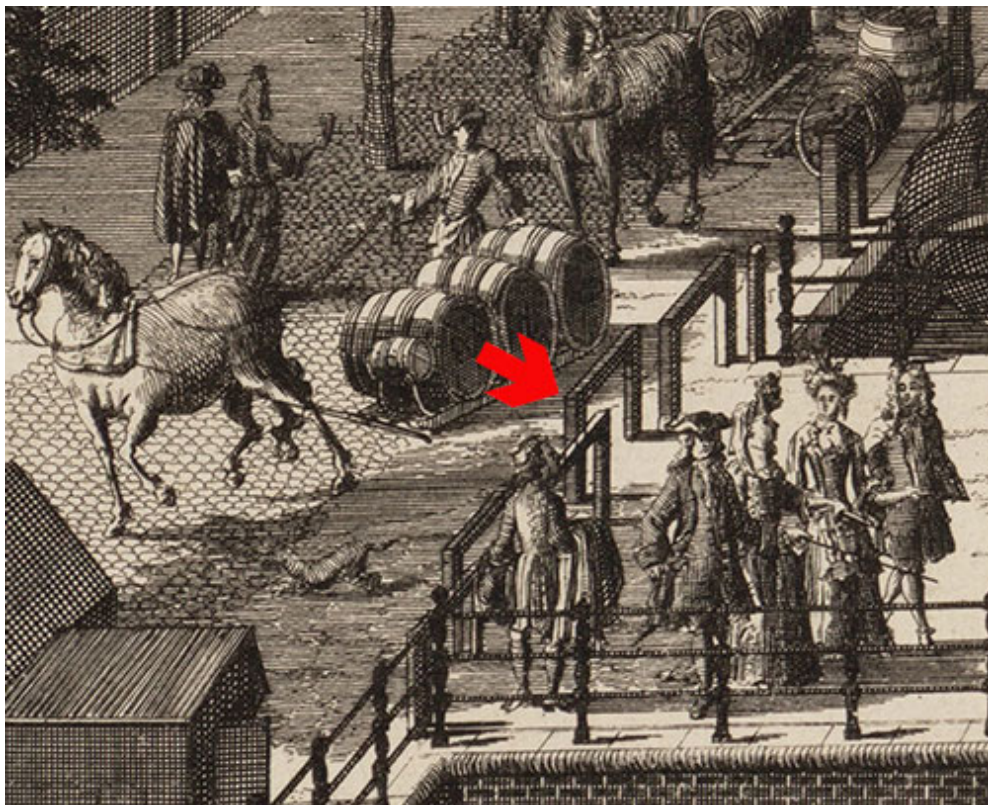
GEZIGT VANDE OUDE SCHANS ALWAAR MEN ZIEN KAN DE MONCKEL-BANS TOOR
REN, ZUYDER TOOREN EN T WESTINDIS HUIS VAN'T YAF TE ZIEN TOT AMSTEL DAN



het 's-Gravenheekje... hoezo, heekje?



Op de gravure op de vorige pagina uit het begin van de 18de eeuw zien we de Kikkerbilssluis met links het 's Gravenhekje. Waar komt die naam toch vandaan en waarvoor dienen die hekken (zie pijl) op de afbeelding hieronder? Hebben die hekken misschien iets met de naam te maken? Zulke hekken zien we nu nog steeds – labyrinthekken noemen we ze tegenwoordig – en ze zijn meestal bedoeld om te verhinderen dat er wielverkeer passeert. In dit geval kwam hier beslist geen kar, geen slede, geen paard en zelfs geen kruiwagen doorheen. Mogelijk wilde men hiermee de brug sparen, want zo'n houten ophaalbrug kon natuurlijk niet alles dragen, hoewel de brug in kwestie maar net



een kwart eeuw oud was (sinds 1682). Vreemd is wel dat er aan de andere kant van de brug niet eenzelfde hek stond. Als u op nevenstaande afbeelding klikt, opent hij zich in de Beeldbank en kunt u bijna oneindig inzoomen om alles goed te kunnen bestuderen. Het vermoeden bestaat dat het een beveiliging was tegen materiaal-diefstal. Bij keur kregen de houthandelaren, die de zuid- en westkant van Rapenburg als houthuizen mochten gebruiken, vergunning om hun voorraad met een hek te beveiligen. Op de foto hierboven van Jacob Olie uit 1863 ziet u die hekken nog steeds staan. Op de prent hierboven overigens nog niet. Ook deze afbeelding kunt u aanklik-

Boven:
Links:



ken om in te zoomen. Waterdicht was dit natuurlijk niet; een man kon makkelijk zo'n hekje passeren en met wat hout op de schouders het eiland lopend verlaten. Natuurlijk zette dat niet echt veel zoden aan de dijk en met een eiland vol houthandelaren kwam je lopend vast niet ver. Wat resteerde was de mogelijkheid van de weg over het water...

Tot zover de hekken op Rapenburg. Heeft u de gravure opgehaald en bekeken? Het is een verhalende prent waarop veel te zien is. Rechts op de steiger nemen mensen afscheid van hun dierbaren die naar de schepen geroeid worden om naar verre oorden te vertrekken. Er

Boven: Scheepsbemannings neemt afscheid van de thuisblijvers en gaat aan boord van sloepen die hen naar hun schip brengt

Rechts: Degenen die het hebben overleefd komen aan wal met hun 'souvenirs' die ze te gelde zullen maken

wordt gehuild, omhelsd en gekust en links vertrekt een belangrijk persoon (met pruik) die onder hoorngeschal naar zijn schip geroeid wordt. In het midden is iemand gearriveerd en heeft exotische voorwerpen meegebracht, die meteen bij aankomst op de steiger bewonderd of zelfs verkocht worden.

Helemaal links zijn repatrianten aangekomen. Zij hebben levende have meegebracht en ook zij verkopen die, zo mogelijk meteen, bij aankomst. We zien een aapje, een papegaai en beneden op de steiger kruipt een schildpad. Ook ontwaren we een man beladen met kledingstukken, doeken of lappen stof en je ziet afnemers met pruiken op. Iets dichterbij de brug, te zien op het fragment met het hek hierboven, staat een collega met nog meer textiel en ook die heeft



geen gebrek aan bepruikte belangstellenden.

Links, op het 's-Gravenhekje ligt de houtopslag en op de hoek bij de houttuinen zwemmen jongens in hun blootje. Rechts op de Kalkmarkt zien we een grote samenschooling, maar waar kijken de mensen naar? Er staan twee mannen op een verhoging, die iets doen, komedianten misschien of muzikanten? Over de hele gravure verspreid zien we loslopende kippen en vooral loslopende honden. De jonge bomen hebben een houten koker ter bescherming tegen vandalen en de oudere bomen, alleen onderaan de stam, een bescherming tegen urine.

Waar komt de naam 's-Gravenhekje vandaan? Straatnamen kwamen in vroeger eeuwen in de regel vanuit de volksmond tot stand. Vaak werden ze genoemd naar een markante bewoner en als die overleed weer naar een andere grootheid. Ambtenaren, dominees,



notarissen en advocaten noteerden de straatnaam, voor zover nog niet bij hen bekend, uit de mond van hun cliënten, meestal fonetisch, in hun stukken. Zo kwamen van dit korte stukje straat op Rapenburg talloze varianten op papier: Schravenhekje, 's-Gravengrachtje, Schagenheckje, Schapenekje, enzovoort. Bijkomend probleem op Rapenburg was de uitspraak die de vele aanwezige Scandinaviërs en Duitsers hanteerden. Dat veranderde in 1730 toen de Staten van Holland en West-Friesland de stad opdroegen de hopeloos verouderde verpondingskohieren te vernieuwen. Hierin werden de gege-

Boven: Ook zonder de houtopslag langs het water bleef het 's Gravenhekje tot in de 19de eeuw bedrijvig

Links: De brug was een verzamelplek voor Amsterdammers die hier een afspraak hadden of iets van hun gading zochten

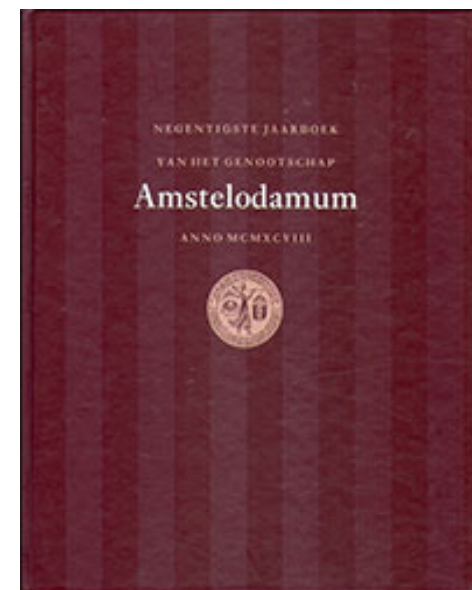


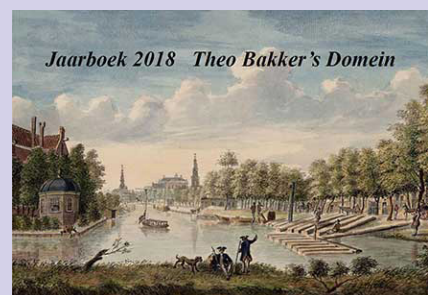
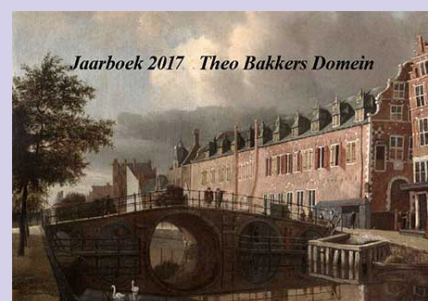
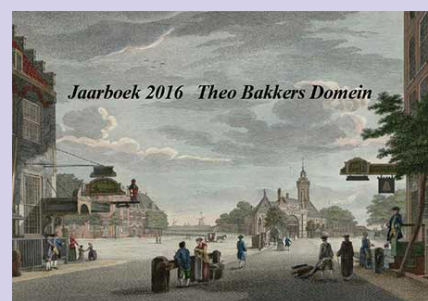
vens over grondbezit opgetekend ten behoeve van de betaling van grondbelasting. Bij die gelegenheid vertaalde een gezaghebbende ambtenaar alle varianten naar 's-Gravenhekje, maar men was er toen al van op de hoogte dat deze naam niets uitstaande had met een graaf en evenmin naar een hekwerk verwees.

Boven: De belangrijkste gebruiker van Rapenburg was de West-Indische Compagnie, die hier een gigantisch pakhuis liet bouwen en waar ze na hun bijna-faillissement ook kantoor gingen houden

Jan Zacharias Kannegieter besteedde in 1975 een uitgebreid artikel aan deze straatnaam en hij kwam uit op de eigennaam van een belangrijke familie die op Rapenburg woonde, de familie Raven. Hekje, in zijn redenering, duidde op “hoek”, het Oud-Nederlandse “hec” of het Midden-Nederlandse “eck”. De hele hoek van Rapenburg van Peperstraat tot Kikkerbilssluis heette ‘s-Gravenhekje. Dat is pas veranderd toen in de 19de eeuw besloten werd dat de kade Rapenburg tot de Oudeschans zou doorlopen. De familie Raven was onder meer eigenaar van een aantal huizen op deze hoek met de bijbehorende houttuinen.

Als u het hele opstel wilt doorploegen: Amstelodamum 67ste jaarboek 1975 pagina's 98-120. Klik op de omslag voor het digitale archief van Amstelodamum en scroll in de zoekopties door naar jaarboek 1975, p.102. Zodra u op het paginavoorbeeld klikt opent de eerste pagina van het artikel.



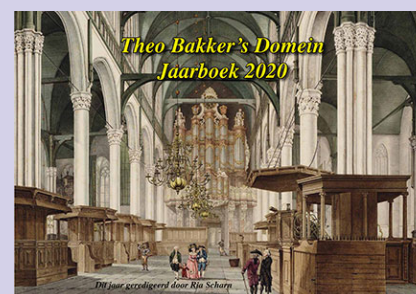
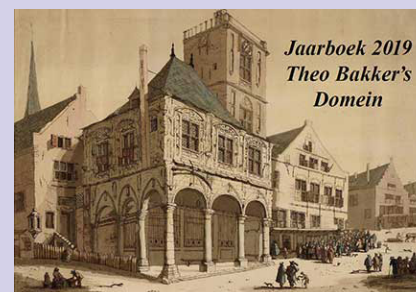
[illegible]

Het jaarboek 2015 was een bijzondere samenstelling van 50 korte artikelen. Dat bleek toch een te intensieve onderneming, dus de volgende jaren zijn het er minder. De afbeelding links voert naar een overzicht van alle artikelen die u kunt klikken om te lezen.

In 2016 waren de onderwerpen:
Swigtershofje, schuilkerk De Star
op het Rusland, de contouren van de
Jordaan, pontbrug over 't IJ in 1945, de
Schottenburgh, de Slootstraat, zoek-
tocht naar een straatveger, pothuizen,
NDM-dokken in Noord, Stadsherber-
gen, stadsbranden 1421 en 1452.

In 2017 waren de onderwerpen:
de Rode Hoed, de wevershuisjes,
Nieuwe Doelenstraat, de huisnum-
mering, Sint Pietershal in de Nes, het
Deutenhofje.

In 2018 waren de onderwerpen:
Huys te Vraegh, pakhuizen, Haring-
pakkerij, de eerste treinstations, Hortus
Botanicus, Fort d'Eendraght, de Nes als
pretstraat, scheepsbouw op Wittenburg.



In 2019 waren de onderwerpen:
de paden achter de Leidsche Bosch,
mislukte overval op Amsterdam 1650,
stadstimmertuinen, pleziertuinen en
uitspanningen, zweminrichtingen 19de
eeuw, Aalmoezeniersweeshuis, win-
kelkassen, openbaar vervoer vóór de
paardentram.

In 2020 waren de onderwerpen:
de rode kiosken, de trekschuit - intercity
van de 17de eeuw, de Heilige Stede,
herinrichting openbare ruimte, de
'krullen', drama rond Centraal Station,
hoogwater in Amsterdam, Bellevue.

In 2021 waren de onderwerpen:
straatlantaarns Jan van der Heijden,
ontwikkeling Grand Hotel, heibel om
de Boomssloot, Reguliersplein, de
Utrecht, West-Indisch huis, Lodewijk,
koning van Holland, het 's Gravenhekje

Theo Bakker's Domein



Op deze site vindt u makkelijk leesbare maar toch informatieve verhalen over de ontstaansgeschiedenis van Amsterdam. Ze zijn onderverdeeld in rubrieken als Middeleeuwen, godsdiensten, nijverheid en handel, transport, openbaar vervoer, haven, watermanagement, stadsuitleg, annexaties, verkeersdoorbraken, chroniquers en allerlei andere zaken.



Klik hier voor een overzicht van alle PDF's op deze site

